Гідні нащадки винищувачів та зенітників воєнних років



8–9 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

17 – 22 січня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 3 (563)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

"Класні" польоти на "Альбатросах"



Читайте на 4 стор.

У Києві пройшла головна конференція з планування навчань "Безпечне небо-2011"



Читайте на 5 стор.

Злука по-вінницьки



Читайте на 7 стор.

Міністр оборони України Михайло Єжель:

"...Ми відійдемо від нинішньої системи харчування й повернемося до старої, що пройшла випробування як у мирний, так і у воєнний час"

"Солдати повинні вміти приготувати кашу в польових умовах. Армія – це структура, що не прив'язана до казанка, навпаки – казанок завжди йде за армією".

Міністр оборони України Михайло Єжель.



20 січня Міністр оборони України Михайло Єжель перебував з робочою поїздкою на Вінниччині. Свій візит керманич оборонного відомства розпочав із Командування Повітряних Сил ЗС України. Він зустрівся із командувачем виду – генерал-лейтенантом Сергієм Онищенком, членами військової ради, офіцерами бойового управління. Під час короткого брифінгу Михайло Єжель ознайомився із станом справ у Повітряних Силах, проблемними питаннями захисників неба у контексті підготовки чергових сил з протиповітряної оборони до чемпіонату Європи з футболу "Євро-2012".

Під час роботи у Вінницькому гарнізоні Михайло Єжель побував у Військово-медичному клінічному центрі Центрального регіону, ознайомився з життєдіяльністю військово-медичного закладу, відвідав управління авіаційної та космічної медицини. Глава оборонного відомства зустрівся з керівництвом медичної служби Центрального регіону та вручив представникам медичних підрозділів військових частин нове медичне обладнання, необхідне для ефективної профілактики та лікування.

Продовження на 2 стор.

УКРАЇНА-РОСІЯ

Михайло Єжель має намір обговорити з російськими колегами проект Ан-70

Міністр оборони України Михайло Єжель планує найближчим часом зустрітися з керівництвом оборонного відомства Росії й обговорити питання, що стосуються реалізації проекту зі створення середнього військово-транспортного літака Ан-70.

– Сьогодні російська сторона починає фінансувати цей проект, і найближчим часом ми зустрінемося або з міністром оборони, або з його заступником з питань озброєнь для того, щоб визначитися з пріоритетами щодо фінансування створення цього літака, – відзначив Михайло Єжель в інтерв'ю агентству "Інтерфакс-Україна".

Він нагадав, що проектування цього літака вже закінчилося. Зараз продовжуються дослідно-конструкторські роботи на двох існуючих зразках.

Програма створення середнього транспортного літака короткого зльоту й посадки Ан-70 реалізується спільно із Російською Федерацією. Завершення НДДКР відповідно до програми передбачено у 2012 році, початок серійного виробництва – у 2013 році. Держфінансування проекту здійснюється неритмічно, програма фінансується переважно за рахунок коштів розробника Ан-70 – ДП "Антонов".



Служба інформації "КУ".

ОФІЦІЙНО

Закінчення. Початок на 1 стор.

Міністр оборони Михайло Єжель:

"...Ми відійдемо від нинішньої системи харчування й повернемося до старої, що пройшла випробування як у мирний, так і у воєнний час"

– Минулого року ми закупили медичного обладнання на 100 мільйонів гривень, – під час брифінгу для представників ЗМІ повідомив Михайло Єжель. – На цей рік плануємо не менше фінансування для забезпечення необхідною технікою наших військово-медичних клінічних центрів та військових частин.



Також, відповідаючи на запитання журналістів, Міністр оборони України торкнувся проблеми харчування особового складу Збройних Сил.

– Я думаю, що ми відійдемо від нинішньої системи харчування й повернемося до старої, що пройшла випробування як у мирний, так і у воєнний час, – наголосив Міністр.

Крім того, Михайло Єжель порушив питання навчання військових льотчиків у Миколаївському спеціалізованому центрі підготовки авіаційних фахівців. Зокрема, він наголосив, що цей заклад залишатиметься основною кузнею допідготовки та підвищення кваліфікації льотних кадрів.

На завершення Михайло Єжель наголосив на необхідності розвитку санітарної авіації, яка повинна бути оснащена сучасним обладнанням та мати підготовлені екіпажі і медичні бригади. На переконання Міністра оборони, військові медики повинні у найкоротші терміни реагувати на позаштатні ситуації і, при необхідності, надати кваліфіковану допомогу в екстремальних умовах.

Юрій Ігнат. "Крила України". Фото автора.

КОМАНДИРСЬКІ ПОЛЬОТИ

Складні метеоумови. Мінімум погоди



У бригаді тактичної авіації, що дислокується на Миколаївщині, пройшли перші з початку нового навчального року командирські польоти, загальний наліт котрих склав понад 9 годин.



Головною метою льотної зміни стало відпрацювання керівним складом єдиного підходу до підготовки, організації та забезпечення польотів. Крім цього, керівним складом здійснено перевірки за видами льотної підготовки. Також пілоти виконали контрольні польоти.

Протягом льотної зміни льотчики штурмової авіації на літаках типу Су-25М1, Су-25УБМ1, Су-25УБ та Л-39 здійснили майже два десятка вильотів як вдень, так і вночі, під час яких пілоти відновили втрачені навички пілотування та здійснили обліт авіаційної техніки.



– За цю льотну зміну ми виконали всі поставлені перед нами завдання, незважаючи на те, що польоти відбувалися в складних метеоумовах, при встановленому мінімумі погоди, – наголосив командир частини полковник Сергій Іщенко.

Наталя Толстова. Фото автора.

ДОПІДГОТОВКА

Теорію перевірили на марші

В рамках програми допідготовки водіїв автомобілів новобранці окремого полку зв'язку та окремої бази забезпечення Командування Повітряних Сил ЗС України здійснили 70-кілометровий марш.

Під час підготовки та здійснення маршу військовослужбовці під пильним наглядом керівництва і старших товаришів готували автомобілі до маршу, проводили контрольний огляд машин перед виїздом та на зупинках, усували виявлені несправності, вчилися водити машини в колоні в умовах застосування противником зброї масового ураження, надавати першу медичну допомогу при пораненнях, кровотечах, отруєннях та інших бойових ураженнях.



– Удосконалити у молодих водіїв практичні навички з водіння автомобілів, – говорить тимчасово виконуючий обов'язки заступника командира окремого полку зв'язку з озброєння підполковник Анатолій Буга, – основне завдання маршу. Теоретичний рівень у юнаків достатній, більше того попередньо усі вони пройшли підготовку в навчальному центрі Повітряних Сил, а от попрактикуватись ще не завадить. Адже дорога помилок не прощає. Найближчим часом на військовослужбовців чекає стокілометровий марш, а за наявності пального – марш на 250 кілометрів. Як і цього разу, під час наступних маршів імітуватимуться ймовірні ситуації бойової обстановки, чим перевірятиметься здатність військовослужбовців діяти в умовах, наближених до бойових.



Наш кор.

ОГОЛОШЕННЯ

Військовою прокуратурою Центрального регіону України

оголошується конкурс

на заміщення вакантної посади головного спеціаліста державної служби – консультанта (прес-секретаря).

Посадовий оклад – 1436 грн.

Вимоги до кандидатів: повна вища юридична освіта, стаж роботи за фахом.

Заявки для участі в конкурсі приймаються за адресою: *м. Київ, вул.Командарма Каменєва, 8 каб. № 18 протягом одного місяця з дня оголошення конкурсу.*

Довідки за телефоном: (044) 285-67-68

ОГОЛОШЕННЯ

Інформація про продаж на аукціоні рухомого майна

Замовник аукціону: Державне госпрозрахункове зовнішньоторговельне підприємство "Спецтехноекспорт"

Ведучий аукціону: Товарна біржа "Земельно-універсальна біржа".

Назва об'єкта продажу:

Об'єкт продажу:

№ лота	№ п/п	Найменування майна	Загальна кількість, шт.	Загальна стартова ціна лота з ПДВ в грн.
1.	1.	ПУТС "СУ-580" комплекс приладів керування стрільбою протичовновим озброєнням зав.№8615 (3 категорії, 1987 року виготовлення)	1	72 600,00
		Всього:	1	72 600,00

Засоби платежу: грошові кошти покупця.

Перелік документів, які необхідно подати для участі в аукціоні: підписану і скріплену печаткою заяву про участь в аукціоні, встановленої організатором аукціону форми, копію свідоцтва про державну реєстрацію, копії установчих документів (для юридичних осіб), копію довідки про включення до єдиного реєстру в ЄДРПОУ, документ, що підтверджує повноваження керівника, представник юридичної особи – відповідну довіреність.

Документи для участі в аукціоні приймаються за адресою: 04073, м.Київ, проспект Московський,7, к.203, довідки за тел. 568-52-87, відповідальна особа Сикунда Іван Андрійович

Прийом документів закінчується за день до початку аукціону.

Аукціон відбудеться 26 січня 2011 р. об 11 годині за адресою: 04655, м.Київ, вул.Артема 1-5, довідки за тел. 272-34-99.

ІНІЦІАТИВА

Цього літа з’являться прямі рейси Київ-Токіо

Перспективи прямого авіасполучення між Україною і Японією обговорив Віктор Янукович зі спікером палати представників парламенту Японії Такахіро Йокоміті (Takahiro Yokomichi) під час відвідування цієї країни українським Президентом.

Як повідомила прес-служба глави української держави, для нарощування обсягів взаємних поїздок громадян між авіаперевізниками досягнуто згоди здійснити влітку цього року 11 прямих чартерних рейсів Токіо-Київ-Токіо. Цей крок буде сприяти впровадженню регулярного прямого авіасполучення.

Крім того, В. Янукович підкреслив, що розвиток відносин з Японією належить до основних пріоритетів зовнішньої політики України. Важливою складовою цих відносин, за його словами, є двосторонні міжпарламентські зв’язки, оскільки контакти між законодавчими органами будуть сприяти поглибленню політичного діалогу.

Український президент висловив надію на підтримку парламенту Японії в питанні укладення відповідної угоди.

Сторони також обговорили перспективи спрощення візового режиму для українців. Україна зацікавлена в поступовій лібералізації візового режиму з Японією для своїх громадян, сказав український президент, нагадавши, що країна 6 років тому ввела безвізовий режим для громадян Японії.

Глава української держави висловив сподівання, що парламент Японії буде сприяти прийняттю зустрічних заходів.

НАША ШАНА

Україна і РФ готують заходи до 100-річчя від дня народження конструктора ракетно-космічної техніки Михайла Янгеля

В Україні і Росії готуються до проведення у 2011 році урочистих заходів, в тому числі міжнародного рівня, з нагоди 100-річчя з дня народження видатного радянського конструктора ракетно-космічної техніки Михайла Янгеля.

Як повідомили агентству “Інтерфакс-Україна” у департаменті інформаційних зв’язків ДКБ “Південне” ім.М.Янгеля (Дніпропетровськ), пам’яті славетного конструктора будуть присвячені 3-я міжнародна конференція “Космічні технології: сьогодення та майбутнє” під егідою Міжнародної академії астронавтики і міжнародна молодіжна науково-практична конференція “Людина і космос”, які пройдуть у квітні в Дніпропетровську.

Крім того, в програмі основних ювілейних заходів – проведення урочистих зборів президії Національної академії наук України та Державного космічного агентства України у Києві та урочистих зборів Президії АН РФ і Федерального космічного агентства РФ в Москві в жовтні.

Готується також видання ювілейного науково-технічного збірника “Космічна техніка. Ракетне озброєння” і книги про ювіляра, випуск пам’ятної медалі, монети, марки.

ЗРОБЛЕНО В УКРАЇНІ



Завершено випробування БОСН СН-4312 на літаку Ан-24

ЗАТ “КБ НАВИС” отримано висновок про допуск до експлуатації бортового обладнання супутникової навігації (БОСН) СН-4312 на літаку Ан-24.

За результатами проведених випробувань апаратура СН-4312 відповідає РЕ щодо виконуваних функцій і технічних характеристик та може експлуатуватися на борту літака додаткове навігаційне устаткування в межах обмежень, встановлених експлуатаційною документацією літака. Спільно зі штатним ПНО літака Ан-24 і процедури її експлуатації СН-4312 забезпечує підвищення точності і надійності літаководіння та аеронавігаційного забезпечення польотів по повітряних трасах, а також у районах, недостатньо оснащених наземними радіотехнічними засобами навігації, і над безорієнтирною місцевістю.

Обладнання рекомендовано також для установки на інших літаках Ан-24 з аналогічним розміщенням блоків і АФУ.

В даний час БОСН СН-4312 вже експлуатується на літаках Іл-76Т, Ту-154М, Ан-74ТК-300Д, Ан-74Т-200А, Ан-74Д, Ан-124-100М. Завершені з позитивними результатами випробування в Боснії на вертольоті Мі-26Т і літаку Л-410УВП-Е-С.

Найближчим часом планується завершення льотних випробувань СН-4312 на літаках Ту-134А, Ту-134В, Іл-76 МД, Іл-22ПП, Ан-12. Розробка конструкторської документації для установки СН-4312 на вертольоті типу Мі-8 і літаки Ан-2 з відповідними льотними випробуваннями планується на початок 2011 року.

ПЛАНИ



Серійний завод “Антонов” нарощує оберти

Директор Державного підприємства “Серійний завод ”Антонов“ (раніше – КиДАЗ ”Авіант “) в інтерв’ю повідомив, що підприємство має намір в 2011 році випустити дев’ять літаків. “У 2011 році плануємо випустити п’ять літаків Ан-148, один – Ан-158 і три – Ан-32”, – сказав він.

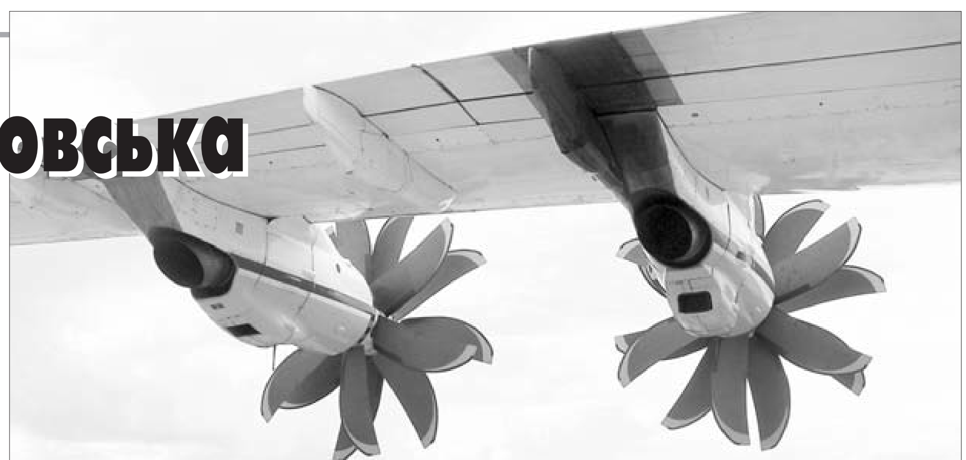
У 2009 році підприємство не справило жодного літака, а в 2010 році – чотири: два Ан-148 і два Ан-32.

“Зараз замовлень вистачає, і ми могли б збільшити виробництво. Щоправда, зробити це заважають обов’язкові тендерні процедури, які тривають по два-три місяці, й інші бюрократичні бар’єри”, – зазначив директор.

ДП “Антонов” спеціалізується на розробці авіаційної техніки. З 2008 року разом з філією ДП “Серійний завод “Антонов“, ДП “410-й завод цивільної авіації“ (всі – Київ) і Харківським державним авіаційним виробничим підприємством входить в державний холдинг ”Антонов“.

ПРАЦЮЄМО РАЗОМ

Ан-70 долетить до Ульяновська



Інтерес Росії до проекту Ан-70 оформляється у конкретні кроки: вже вибрано виробничий майданчик для літака, а в бюджетні плани закладено випуск 60 одиниць техніки до 2020 р. Експерти пов’язують активізацію наших партнерів з невдачами з інших військово-транспортних проектів – Іл-112 та Іл-476.

Україна і Росія будуть виготовляти військово-транспортний літак на двох основних виробничих майданчиках – у Києві (завод “Авіант”) та Ульяновську (“Авіастар-СП”). Про це повідомили в прес-службі ДП “Антонов”. Таке рішення було прийнято на спільній нараді представників російського та українського авіапромів в Києві. Крім того, у виробничому процесі буде задіяний завод в Казані (КАПО ім. Горбунова, входить в ОАК), на якому для Ан-70 виготовляють крило. Можливі терміни початку будівництва Ан-70 в Росії сторони не називали, вказуючи тільки, що це відбудеться після завершення сертифікаційних випробувань літака. За оцінками замгенконструктора “Антонова” Олександра Ківи, на їх проведення необхідно 1,5-2 роки.

Відзначимо, вибір виробничого майданчика для Ан-70 в Росії – один з перших конкретних кроків наших партнерів за цим проектом, поряд із включенням цієї машини в програму озброєнь Росії. Саме згадка Ан-70 в цій програмі, що формує основу для держзамовлення на літак, стало поштовхом для активізації співробітництва українських і російських промисловців. Відновилося й фінансування робіт над Ан-70 з боку Росії. За наявними на сьогодні даними, останній транш від Росії на суму 400 млн. руб. був отриманий у четвертому кварталі минулого року, причому значна частина цих грошей не пішла назад на російські підприємства як розрахунок за поставлені комплектуючі, а залишилася в Україні. Олександр Ківа підтвердив, що Росія виділяла кошти на Ан-70 в 2010 р. і запланувала надходження на 2011 р., проте суми уточнити відмовився. “Якщо раніше ми більш скептично ставилися до того, що Росія відновила фінансування, адже гроші в основному все одно йшли назад, то тепер дійсно можна говорити про серйозність її планів щодо цього літака”, – зазначає директор Центру досліджень армії, конверсії і роззброєння Валентин Бадрак.

Про довготривалість планів сусідів щодо Ан-70 говорить і обсяг виробництва цього літака на території Росії, закладений в програмі озброєнь до 2020 р. Ці цифри поки не озвучувалися офіційно, однак, за наявною інформацією, мова йде про 60 одиниць Ан-70 . Олександр Ківа не підтвердив цю інформацію, але сказав, що вона може бути близька до реальності.

З обсягами виробництва літака в Україні поки що менше ясності. На серійному заводі “Авіант” є заділи на два літаки, замовниками яких виступає Міноборони України. Ступінь їх готовності складає більше 50%. Найближче майбутнє цих машин виглядає не зовсім певним – Міноборони заявило про припинення фінансування проекту як мінімум до 2013 р.

“У будь-якому випадку інформація про плани будівництва Ан-70 в Ульяновську позитивна і для України. Поперше, частка українських комплектуючих навіть у російському серійному екземплярі буде достатньо вагомою, і наші підприємства отримають можливість заробити. По-друге, ДП “Антонов” як розробник машини отримає прибуток від дизайнерсько-конструкторського супроводу Ан-70. І, нарешті, чим більше число літаків буде літати, тим ширші його перспективи на світовому ринку військово-транспортної авіації“, – міркує пан Бадрак.

Тим не менш, деяких експертів насторожив вибір виробничого майданчика для будівництва Ан-70 в Росії. Так, у Центрі економічного і політичного аналізу нагадують, що вже близько п’яти років на “Авіастар” намагаються приступити до серійного складання військово-транспортного літака Іл-476, проте поки ці плани залишаються нереалізованими. “Іл-476 – це всього лише продовження сімейства Іл-76, який випускається вже більше 30 років. Якщо вони не можуть освоїти вже фактично готовий літак, що тоді говорити про абсолютно новий для Ульяновська Ан-70?” – запитує один з експертів Центру. У даний момент “Авіастар” випускає тільки один серійний літак – пасажирський Ту-204, в кількості близько п’яти одиниць на рік. Додамо, що на потужностях цього підприємства планується відродження випуску модернізованих “гігантів” – Ан-124 “Руслан” (згідно з держпрограмою озброєнь, з 2015 р.).

А в Центрі дослідження армії, конверсії і роззброєння вважають, що саме проблеми з власними військово-транспортними розробками змушують Росію демонструвати визнання перспективності Ан-70. “Зараз можна констатувати, що російські військово-транспортні проекти – Іл-112 та Іл-476 – фактично зазнали фіаско. Навіть при тому, що гроші на їх розробку були освоєні, результатів на виході немає. Це, на наш погляд, вказує на те, що Росія втратила технологічний ланцюжок зі створення військово-транспортних літаків. Зараз вони для того і йдуть на зближення з українським авіапромом, щоб підтягнути свій технологічний цикл з цій ниші”, – впевнений Валентин Бадрак.

МИКОЛАЇВ

Авіатори підвищують кваліфікацію

17 січня у Миколаївському спеціалізованому центрі підготовки авіаційних фахівців розпочались заняття з черговим набором військових авіаторів.

Командири рот аеродромно-технічної служби, командири авіаланок, пілоти вертольотів Мі-8МТ підвищуватимуть теоретичний рівень знань відповідно до займаних посад.

Як розповів начальник курсу підполковник Олександр Афанасьєв, термін навчання у центрі залежить від спеціальності. Наприклад, командири авіаланок навчатимуться два тижні, командири аеродромно-технічних рот – тиждень. А навчання пілотів триватиме два місяці.

Варто наголосити, що усі фахівці пройдуть у центрі поглиблену теоретичну підготовку з елементами практичного відпрацювання. Для цього у закладі створені всі необхідні умови, наприклад встановлені ексклюзивні авіатренажери.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.



НАШІ В ЛІБЕРІЇ

Більше 50 польотів вдень та вночі виконали авіатори у Ліберії під час першої у цьому році льотної зміни

У Ліберії льотний склад 56-го окремого вертолітного загону ЗС України сил Місії ООН у цій країні провів першу зміну польотів за планом навчально-бойової підготовки.

Планові польоти здійснювалися на вертольотах Мі-8МТ та Мі-24П з метою підготовки молодого льотного складу та льотчиків-інструкторів при виконанні польотів вночі. Також під час польотів було проведено чергові перевірки з техніки пілотування та відновлення навичок льотним складом вертолітного загону. Крім цього, було проведено тренування з рятування потерпілих вдень та вночі.

Польоти як льотчики-інструктори забезпечували командир 56-го окремого вертолітного загону ЗС України льотчик 1-го класу полковник Петро Пліс, заступник командира загону з льотної підготовки підполковник Віталій Цапко та командири ланок підполковники Сергій Фаріон і Сергій Дідюра.

В ході польотів екіпажі українського миротворчого підрозділу виконали спеціальні вправи вдень та вночі за встановленими схемами. Зокрема, було відпрацьовано елементи польотів на майданчик обмежених розмірів поза аеродромом, виконання польотів на зависання, зліт по-літаковому, політ за встановленим маршрутом.

Польоти виконувалися в простих метеорологічних умовах. Разом з тим, їх виконання ускладнювалося тим, що горизонтальна видимість під час сухого сезону в Ліберії не перевищує 4 кілометри.

Загалом у польотах взяли участь 14 льотчиків, які готувалися згідно з курсом бойової підготовки. Вперше у виконанні польотів в простих метеорологічних умовах вдень з місця командира екіпажу брали участь молоді льотчики лейтенант Євген Скрєбцов, старший лейтенант Сергій Лаєвський, капітани Тарас Сипливий та Євген Павелко.

Продовжували підготовку за вправами курсу бойової підготовки в простих метеоумовах вночі капітан Леонід Вольнов та майор Володимир Струін. Вперше приступив до виконання нічних польотів майор В'ячеслав Печенюк.

Також за окремими видами льотної підготовки під час льотної зміни як льотчики-інструктори були підготовлені майор Олег Старченко та підполковник Сергій Дідюра, які виконали польоти в простих метеоумовах вдень та вночі. Ще 6 льотчиків українського вертолітного загону відновили втрачені льотні навички.

Окрім цього, під час виконання польотів льотчики відпрацювали вправи з виконання робіт з режиму висіння над сушею, що дало змогу подовжити термін допуску льотчиків до несення чергувань під час виконання завдань Місії ООН у Ліберії.

– Відповідно до Листа про допомогу польоти проводилися за рахунок коштів Місії ООН, – зазначив командир 56-го окремого вертолітного загону ЗС України військовий льотчик 1-го класу полковник Петро Пліс. – За цим документом кожен льотчик, який бере участь у виконанні миротворчих завдань, один раз на два місяці має виконати тренувальні польоти вночі, за проведення яких Україна отримує відповідні кошти.



Загалом за льотну зміну було здійснено більше 50 польотів із загальним нальотом понад 10 годин.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

ЧУГУЇВ

"Класні" польоти на "Альбатросах"





Незабаром на аеродромі 203-ої навчальної авіаційної бригади, що дислокується у місті Чугуїв, розпочнуться активні польоти. І розпочнуть сезон польтів курсанти випускного, четвертого, курсу Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба. Пізніше до них приєднаються третьокурсники та другокурсники. Тому зараз у Чугуєві буквально кипить робота з підготовки авіаційної техніки та інфраструктури аеродрому.

А у рамках підготовки льотно-інструкторського складу під керівництвом командира частини військового льотчика 1-ого класу полковника Сергія Бабенка успішно проведено дві перші цьогорічні льотні зміни на літаках типу Л-39 "Альбатрос". Усі льотчики-інструктори виконували індивідуальні завдання у небі при встановленому мінімумі погоди та у складних метеорологічних умовах вночі.

– Головна мета цих льотних змін полягає у доведенні офіцерами своєї професійної майстерності та отриманні ними відповідного допуску на роботу з курсантами й молодими льотчиками, які приїдуть до Чугуєва на збори цього року, – пояснив командир бригади полковник Сергій Бабенко.

Також в оцінці виконання польотних завдань взяли участь такі досвідчені військові льотчики, як заступник начальника авіації Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковник Олександр Кулібаба та старший інспектор-льотчик апарату авіації Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковник Владислав Гладчук. Їхні поради та слушні зауваження пішли на користь у підготовці авіаторів.



Крім того, під час цих двох льотних змін декілька льотчиків підвищили свій класний рівень. Це – майори Володимир Іщук та Роман Куценко, які виконали необхідний мінімум для військового льотчика першого класу. Відповідні документи про присвоєння класності вже підготовлені та направлені на затвердження.

Наступні польоти на літаках типів Л-39 та Ан-26 заплановано на кінець січня поточного року. Трохи пізніше будуть оцінені льотні навички вертолітників на гелікоптерах типу Мі-8МТВ. Всього ж у рамках отримання допуску інструкторським складом 203-ої навчальної авіаційної бригади на підготовку льотних кадрів буде проведено ще близько десяти льотних змін.

– Паралельно з практичною підготовкою інструкторів, як на землі, так і у повітрі фахівці інженерно-авіаційної служби проводять технічне обслуговування всіх літальних апаратів бригади, перевіряють їхню готовність до польотів, – зазначив полковник Сергій Бабенко.

Дмитро Горбунов. м. Чугуїв. Фото автора.

ВІСТІ З ВВНЗ

У НУО України розпочалась конференція з питань підготовки до "LOGEX – 2011"

У Києві, на базі Навчально-наукового центру міжнародної миротворчої діяльності Національного університету оборони України, розпочалася конференція з питань підготовки до проведення багатонаціонального командно-штабного навчання "LOGEX – 2011".



Захід, який проводиться згідно із переліком заходів міжнародного військового співробітництва Міністерства оборони України та Збройних Сил України, триватиме до 26 січня.

Метою конференції є розробка додатків до оперативного плану щодо матеріально-технічного забезпечення та переміщення військ (сил) під час проведення багатонаціонального командно-штабного навчання "LOGEX – 2011", а також визначення завдань та розробка структури національного елементу підтримки.

До участі у конференції залучені делегації збройних сил Сполучених Штатів Америки, Грузії, Хорватії, Боснії та Герцеговини, Чорногорії, Македонії, а також представники Збройних Сил України.

Довідка. Щорічне логістичне (матеріально-технічне) багатонаціональне командно-штабне навчання "LOGEX" організується та проводиться за підтримки США на оперативному рівні.

Навчання проводиться з метою досягнення та покращання взаємосумісності між його учасниками, підвищення обізнаності штабних офіцерів, співробітництва та координації між ними, отримання вмінь та навичок щодо оцінювання потреб та можливостей логістичного забезпечення під час підготовки та проведення операцій з підтримки миру тощо.

У "LOGEX" щорічно беруть участь понад 100 осіб з різних країн. Процес підготовки та проведення командно-штабного навчання складається з 5 етапів, зокрема планування навчання (початкова, головна та завершальна конференції), двох періодів "вдосконалення можливостей" (низка семінарів, курсів, тренувань тощо), проведення КШН, підбиття підсумків проведення КШН (оцінка та висновки).

Як планується, навчання серії "LOGEX" проводитиметься на базі Національного університету оборони України восени поточного року.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

СПІВПРАЦЯ

У Києві, у Центральному будинку офіцерів ЗС України, проходила головна конференція з планування українсько-американсько-польського навчання авіаційних підрозділів "Безпечне небо – 2011".



У Києві пройшла головна конференція з планування навчань "Безпечне небо-2011"

У заході взяли участь американські військові під керівництвом начальника командного пункту 144-го винищувального крила ВПС Національної гвардії штату Каліфорнія, офіцера проекту від американської сторони підполковника Роберта Свертфагера та делегація ЗС Республіки Польща, яку очолював начальник відділу підготовки авіації полковник Роберт Сіернак.

Українську делегацію на конференції очолив заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України з авіації генерал-лейтенант Василь Нікіфоров.

Також у роботі взяли участь представники Генерального штабу ЗС України, штабу Антитерористичного центру при Службі безпеки України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Українського центру планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху ("Украероцентр").

– Метою конференції є узгодження проекту замислу та організаційних питань проведення навчання, опрацювання робочого варіанта проекту технічної угоди та фінансових умов проведення навчання, здійснення рекогносцировки місця проведення навчання на аеродромі бригади тактичної авіації Повітряних Сил Збройних Сил України, яка дислокується на Полтавщині, – повідомив генерал-лейтенант Василь Нікіфоров.

Відкриваючи конференцію, керівник української делегації зазначив, що за своєю суттю ці навчання повинні стати комплексним заходом міжнародного військового співробітництва.

– В умовах, максимально наближених до реальних, спільне навчання дозволить вдосконалити рівень бойової підготовки підрозділів Повітряних Сил, досягти рівня взаємосумісності підрозділів країн для виконання завдань у миротворчих, гуманітарних, пошуково-рятувальних та інших операціях, – наголосив він.



За словами генерал-лейтенанта Василя Нікіфорова, робота у багатонаціональному середовищі на навчанні такого рівня сприятиме отриманню його учасниками досвіду, необхідного під час прийняття миттєвих рішень у позаштатних ситуаціях.

– Проведення даного заходу значним чином підніме престиж України на міжнародному рівні та укрепить імідж Повітряних Сил. Україна продемонструє світові серйозність підходу до забезпечення безпеки під час проведення чемпіонату Європи з футболу "Євро-2012". Це значний крок вперед не тільки для Збройних Сил України, але і для покращення міжнародного співробітництва між країнами Європи у сфері зміцнення світової безпеки, – зазначив генерал-лейтенант Василь Нікіфоров.

В рамках головної плануючої конференції відбулися брифінги відповідно до тематики заходу. Сторони остаточно обговорили та погодили тему майбутнього навчання, навчальні питання, порядок проведення спільних польотів, узгодили низку питань фінансування та ресурсного забезпечення, організації управління.

Учасники також провели рекогносцировку аеродрому "Миргород", де ознайомилися з особливостями роботи системи управління польотами на аеродромі під час проведення льотної зміни та підготовки проекту технічної угоди.

***Довідка**. Як передбачається, навчання "Безпечне небо – 2011" відбудеться влітку з використанням повітряного простору України та Республіки Польща, зокрема аеродромів базування авіації "Миргород" та одного з аеродромів польської сторони.*

Під час навчання підрозділи авіації і засобів протиповітряної оборони Повітряних Сил ЗС України та 144-го винищувального авіаційного крила ВПС Національної гвардії штату Каліфорнія (США) відпрацюють спільні дії щодо забезпечення безпеки повітряного простору та протидії повітряним суднам-загрозам, а також захисту населення та об'єктів інфраструктури в місцях проведення в Україні спортивних подій світового значення.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

ПРАЦЮЄ ДЕК



Зимові випускники

У Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба триває робота державної екзаменаційної комісії, яка оцінює знання та вміння 6 курсантів-випускників інженерно-авіаційного факультету та 163-х студентів, які навчаються на факультеті інформаційних та технічних систем, здобуваючи освітньо-кваліфікаційний рівень "магістр" та "бакалавр".

Зокрема, на даний час вже затверджено перші оцінки з фізичної підготовки та за захист дипломних робіт.

Варто зазначити, що більш прискіпливе ставлення з боку членів державної екзаменаційної комісії відчувають на собі майбутні офіцери. Адже на "фініші" свого навчання у Харкові вони матимуть дипломи магістрів і дуже відповідальні інженерні посади у військах.

За словами голови ДЕК, головного штурмана – начальника штурманського управління авіації Командування Повітряних Сил генерал-майора Сергія Кушніра, майбутні офіцери добре підготовлені у фізичному відношенні та продемонстрували непогані знання за своїм фахом.



Серед студентів, які на цей час продовжують захищати дипломні роботи, відмінні оцінки отримали Сергій Вишневський, Аліна Цибулька та інші. Середній бал по групах коливається від "3,5" до "4,5".

А у групі курсантів за результатами складання іспитів з фізичної підготовки середній показник склав "3,9". При цьому у фізичному відношенні кращим було визнано курсанта Сергія Смірнова. А під час захисту магістерських робіт кращу оцінку отримав курсант Дмитро Дашук.

Попереду у студентів – ще складання випускних іспитів зі спеціальної підготовки, а у курсантів залишився комплексний державний іспит.



Урочистий випуск молодих офіцерів та цивільних фахівців у Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба відбудеться 28 січня.

Дмитро Горбунов. м. Харків. Фото автора.

Віце-прем'єр-міністр України Сергій Тігіпко:

"Ніхто жодних остаточних рішень з приводу пенсійної реформи ще не приймав"



17 січня у Києві, у Центральному будинку офіцерів ЗС України, відбулася зустріч віце-прем'єр-міністра України – Міністра соціальної політики України Сергія Тігіпка з представниками Міністерства оборони України та Генерального штабу ЗС України, інших силових структур держави та ветеранських громадських організацій.



Захід проводився в рамках громадського обговорення проекту Закону про заходи щодо законодавчого забезпечення реформування пенсійної системи держави.

Відкриваючи роботу форуму, віце-прем'єр-міністр України Сергій Тігіпко констатував, що ситуація з наповненням Пенсійного фонду склалася дуже складна.

– Але ніхто жодних остаточних рішень з приводу пенсійної реформи ще не приймав, – підкреслив урядовець і наголосив на необхідності термінового проведення реформ у пенсійній сфері.

Віце-прем'єр-міністр України також окреслив головні проблеми, які існують у сфері пенсійного забезпечення населення нашої держави. Це, зокрема, великий дефіцит Пенсійного фонду України, низький рівень самих пенсій, постійне зменшення кількості працюючих по відношенню до кількості пенсіонерів, "тінізація" заробітних плат, недосконале пенсійне законодавство тощо.

Із заходами пенсійної реформи, які стосуються діючих і колишніх військовослужбовців усіх силових структур України учасників громадського обговорення ознайомив директор Департаменту пенсійного забезпечення Пенсійного фонду України Владислав Машкін.

– Ключова зміна, яку передбачено здійснити в рамках пенсійної реформи, полягає у призначенні військовослужбовцям і прирівняним до них особам пенсій з урахуванням 25 років календарної вислуги, – повідомив Владислав Машкін.

При цьому він відзначив, що порядок нарахування пенсійного забезпечення військовослужбовцям залишиться незмінним. Відтак, розмір пенсії при 25 роках календарної вислуги становитиме 65% грошового забезпечення.

У той же час Владислав Машкін додав, що введення цієї норми буде поступовим – щорічно на один рік протягом 5 років.

– Тобто, після прийняття законопроекту необхідна вислуга для виходу на пенсію має становити 21 рік, наступного року 22 роки і так далі до 25 років, – зазначив директор Департаменту пенсійного забезпечення Пенсійного фонду України.

Фактично незмінним, за словами Владислава Машкіна, залишиться й порядок розрахунку і розмір виплат грошової допомоги при звільненні у запас.

– Але для отримання цієї грошової допомоги необхідно мати на день звільнення зі служби не менше 10 років вислуги. Ще раз наголошую, розмір грошової винагороди при звільненні у запас у законопроекті не змінюється, – наголосив директор Департаменту пенсійного забезпечення Пенсійного фонду України.

Владислав Машкін відзначив, що законопроектом вводиться обмеження для усіх пенсіонерів, у тому числі й військових, щодо максимального розміру пенсії – 12 прожиткових мінімумів для осіб, які втратили працездатність.

– Жодних обмежень для військових пенсіонерів, які продовжують працювати, у законопроекті не передбачено, – повідомив директор Департаменту пенсійного забезпечення Пенсійного фонду України Владислав Машкін.

В ході засідання віце-прем'єр-міністр України – Міністр соціальної політики України Сергій Тігіпко та представники Пенсійного фонду України уважно вислухали численні пропозиції від учасників обговорення.

– Де зможемо – підемо назустріч, – наголосив Сергій Тігіпко і доручив заступнику Міністра оборони України Борису Андресюку узагальнити пропозиції від усіх силових структур держави і передати їх до Міністерства соціальної політики України.

Очікується, що наприкінці цього тижня під головуванням віце-прем'єр-міністра України Сергія Тігіпка відбудеться спільна з представниками силових структур держави нарада, на якій будуть остаточно погоджені пропозиції до проекту Закону про заходи щодо законодавчого забезпечення реформування пенсійної системи України.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

НОВИНИ ОБОРОННОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

"Укрспецекспорт" має пакет замовлень на 1 млрд. дол.

Держкомпанія "Укрспецекспорт", за її даними, на кінець 2010 р. сформувала портфель контрактів на постачання озброєння і військової техніки на $1 млрд., що на 10% перевищує такий же показник 2009 р. У найближчі роки підприємство має намір зберегти такі темпи збільшення продажів. У загальному обсязі поставок 23% припадає на країни СНД, 49% – Азії, 18% – Африки, по 5% – Європи і Америки, передає РБК.

За даними української держкомісії з цінних паперів та фондового ринку, в 2007 р. обсяги реалізації компанії "Укрспецекспорт" склали 687 млн. дол., в 2008 р. – 920 млн. дол., в 2009 р. – 799,5 млн. дол. Очікується, що за підсумками 2010 р. цей показник досягне 956,7 млн. дол.

"Укрспецекспорт" входить до складу створюваного концерну "Укроборонпром". Статут цього об'єднання і остаточний перелік підприємств-учасників будуть готові до 1 березня 2011 р. Концерн сформують за рахунок підприємств колишнього Міністерства промислової політики і Міністерства оборони. Кабінет Міністрів 12 січня 2011 р. включив в "Укроборонпром" підприємства бронетанкобудування: ХКБМ ім. Морозова, ДП "Завод ім.Малишева", ХКБД, а також колишні заводи Міноборони: Київський та Миколаївський ремонтно-механічні, Житомирський бронетанкоремонтний.

У "Укроборонпром" не увійдуть компанії, підконтрольні Державному космічному агентству, МВС і СБУ. Підприємства авіабудування з концерну "Антонов", швидше за все, продовжать інтеграцію з російською Об'єднаною авіабудівною корпорацією. Структура управління концерну передбачає поділ за напрямками: авіація, суднобудування, бронетехніка, радіолокація, боєприпаси.

Концерн буде підпорядковуватися кабінету міністрів, але його діяльність буде курирувати президент. Організаційні заходи щодо формування концерну повинні бути завершені до червня 2011 р.

Генеральним директором "Укроборонпрому" призначений Дмитро Саламатін, який обіймав посаду гендиректора "Укрспецекспорту".В.о.гендиректора "Укрспецекспорту" призначений Дмитро Перегудов, який очолює фірму "Укрінмаш".

Служба інформації "КУ".

Україна перенесла поставку Іраку БТР-4 і літаків Ан-32 на лютий



Україна і Ірак погодили нові терміни поставок українських бронетранспортерів БТР-4 і військово-транспортних літаків Ан-32 для іракської армії, повідомили РБК в українському уряді.

Керівництво "Укрспецекспорту" докладає зусиль для того, щоб виконати контракти з поставок військової техніки, які опинилися на межі провалу з вини колишнього керівництва компанії. Так, в грудні був активізований переговорний процес з питань поставок до Іраку літаків Ан-32Б. Результатом переговорів став протокол, в якому сторони зафіксували можливість вирішення проблеми, яка перешкоджала виконанню контракту.

Сторони обговорюють нові терміни поставки в Ірак літаків Ан-32, яка повинна була початися в кінці 2010 р. Три машини вже готові, але виникли питання щодо деяких агрегатів, які іракська сторона просить замінити.

За даними джерела, проблема виникла через те, що ДП "Прогрес" (дочірнє підприємство "Укрспецекспорту") підписав договір з серійним заводом "Антонов" про виробництво літаків Ан-32Б до укладення відповідного контракту з Іраком. У контракті іракські партнери зазначили, що всі комплектуючі літаків повинні бути не раніше як 2009 р. випуску. У договорі з "Антоновим" цей пункт був відсутній.

Таким чином, на побудованих для Іраку літаках опинилися комплектуючі, виготовлені до 2009 року, і іракська інспекція висунула претензії.

Перша партія з 26 БТР-4 буде поставлена замовникові в лютому 2011 р. замість листопада 2010 р. Випробування бронетехніки ведуться за повною програмою, тоді як раніше планувалося провести їх у скороченому вигляді.

– 15 грудня ми збиралися відправити першу партію, 11 машин, – розповів Генконструктор КБ ім. Морозова Михайло Борисюк. – Але нас підвели зброярі з Кам'янця-Подільського. У їх гарматах виявилися дефекти.

Неполадки були виявлені не на етапі випробувань українською стороною, а вже коли замовлення брали іракці. 30-міліметрові гармати допускали осічки і затримки, як пояснив Борисюк. У результаті гармати зняли і відправили на доопрацювання. До кінця січня вони повернуться до Харкова, тепер їх будуть випробовувати більш пильно. Михайло Борисюк каже, що велику партію БТРів робили в перший раз, до цього досвіду роботи із кам'янецькими зброярями не було.

В Іраку немає претензій до умов виконання контракту на постачання літаків. Штрафні санкції до української сторони не пред'являлися. У вересні 2009 р. фірма "Прогрес", що входить в держкомпанію "Укрспецекспорт", уклала контракт з Міноборони Іраку на постачання 6 літаків Ан-32 (випускають у Києві) і 420 БТР-4 (Харків).

Служба інформації "КУ".

ДО 440-РІЧЧЯ ВІД ДНЯ НАРОДЖЕННЯ



Петро Конашевич Сагайдачний

Продовження.
Початок у №№ 46-47, № 51-52, 1-2.

Наведені приклади дипломатичної діяльності запорозьких козаків дозволяють предметніше підійти до з'ясування питання про мету посольства Сагайдачного до Москви у січні 1620 року.

Козацький гетьман, відряджаючи повноважних представників до Москви, не робив нічого такого, що могло б радикально змінити існуючий тоді політичний статус українських земель, які входили до складу Речі Посполитої. Дипломатичний сенс цього посольства полягав у намірах Петра Сагайдачного відновити в Україні в повному обсязі ієрархію православної церкви. Адже навряд чи випадково посольська місія козаків співпала з перебуванням у Москві єрусалимського патріарха Теофана. Впливовий ієрарх Східної церкви на той час уже висвятив на патріаршество Філарета – батька царя і завершував свої справи у Московській державі. Саме тоді і прибули до Москви козацькі посли. Безперечно, вони мусили мати якісь вказівки від гетьмана щодо контактів з Теофаном, якого в подальшому було залучено до відновлення в Україні православної ієрархії. Не виключено, що Сагайдачний розраховував й на деякі інші, так би мовити, "побічні" результати від переговорів. Адже демонстрація готовності Війська Запорозького стати на царську службу передбачала якщо не підтримку, то толерантне ставлення вінценосця до задуманих Сагайдачним церковних проектів. Та й подібні "миролюбні" клопоти козаків повинні були пом'якшити враження Теофана про запорожців, які зовсім недавно воювали проти "одновірців".

Не викликає сумніву той факт, що Сагайдачний отримав через послів вичерпну інформацію про найближчі наміри Теофана. Коли єрусалимський патріарх у березні 1620 року покидав кордони Московської держави, назустріч йому виїхали козаки на чолі із самим Сагайдачним. Вони супроводжували Теофана аж до Києва, де той зупинився на Подолі у відведеній спеціально для нього резиденції на території Київського Богоявленського монастиря.

Перебування у Києві єрусалимського патріарха сколихнуло церковне і суспільно-політичне життя міста. Адже вперше після Брестського церковного собору 1596 року з'явилася реальна можливість відновити православну ієрархію. Депутації від місцевого духовенства, Київського Богоявленського братства, та й особисто Сагайдачний просили висвятити православних владик. За свідченням Іова Борецького, посвяченого у ті дні на митрополита, Теофану було сказано: "Не був би ти патріархом, не був би ти пастирем добрим, не був би ти Христовим і апостольським намісником, якби превелебність твоя народові руському митрополита й єпископів не посвятив і не зоставив, заставши нас тут переслідуваних і без пастирів".

Урешті-решт, патріарх дав згоду на здійснення акту хіротонії. Від його імені були розіслані грамоти до всіх православних Речі Посполитої із закликом обирати кандидатури, гідні єпископського сану.

15 серпня 1620 року в Києві остаточно визначили претендентів на єпископські кафедри, і восени розпочалося висвячення. Церемонія призначалася на пізню годину, щоб зайвий раз не привертати увагу польських властей та католицько-уніатських кіл. Місцем її проведення стала Богоявленська церква Києво-Братського монастиря.

Першим пройшов церковне таїнство хіротонії на Перемишльське єпископство ігумен Київського Межигірського монастиря Ісая Копинський.

Повернення православній церкві її ієрархів було результатом цілеспрямованої політики Сагайдачного, який у своїх діях знаходив підтримку і співчуття серед широких мас і суспільно-політичних сил в Україні, насамперед козацтва, православного духовенства, учасників братського руху, частини радикально настроєної шляхти. При цьому вибір часу для цієї акції зумовлювався не якимись стратегічними міркуваннями, а візитом єрусалимського патріарха до Москви. Сагайдачний не чекав сприятливого для цієї справи збігу обставин, завдяки якому уряд Речі Посполитої став би більш прихильним у релігійному питанні, він не побоявся накликати на себе великі неприємності з боку короля та польського уряду. Відважившись на цей крок, він усвідомлював потенціальні можливості суспільно-політичних сил, які представляв і на які міг опертися.

Відновлення ієрархії православної церкви в Україні хоч і викликало хвилю роздратування і погроз з боку католицько-клерикальних кіл Речі Посполитої, однак не призвело до рішучих каральних дій. Причиною цього була велика небезпека, яка нависала над Польщею. У лютому 1618 року в Туреччині до влади прийшов войовничий Осман II, який посів престол свого батька Мустафи I, скинутого яничарами. Уклавши перемир'я з Персією, молодий султан розпочав активну підготовку до війни з Польщею. Спроби королівського уряду залагодити суперечності між двома державами за допомогою дипломатичних переговорів ні до чого не привели. Незважаючи на небезпеку, воєнні приготування Польщі були досить кволими. Коронний гетьман Станіслав Жолкевський спромігся зібрати лише десятитисячне військо. З цими мізерними, як для такого випадку, силами на початку вересня 1620 року він перейшов Дністер і рушив у напрямку Ясс, щоб з'єднатися з військом молдавського господаря Граціані. Через якийсь час на Цецорські поля в Молдаві прибуло величезне турецько-татарське військо на чолі з Іскандер-пашею та кримським ханом Джанібек-Гіреєм. Розпочалася запекла битва, яка тривала сімнадцять днів. Наслідки стали катастрофічними для польського війська. На полі бою полягли кращі полководці Речі Посполитої. Загинув і Жолкевський. Серед полеглих був і Михайло Хмельницький – батько майбутнього гетьмана України Богдана Хмельницького. Переможцям же дісталися великі воєнні трофеї, в тому числі 120 гармат, величезний військовий обоз.

Далі буде.

ПАМ'ЯТАЙМО МИНУЛЕ

Двадцять друге січня

Нам сестричка нині розказала,
Що колись давно (я добре знаю) —
У зимовий ранок засіяло
Сонце волі у моєму Краю.
Вийшли люди на майдан Софії,
Де колись лунала княжа слава
Хтось сказав: "Сповнились ваші мрії!
Україна вільна вже Держава!"
Хтось сказав, і всі почули люди,
З Києва аж по самі Карпати:
"Україна є, була і буде!
Вже її нікому не здолати!"
Нам сестричка розказала нині,
І сама я це вже добре знаю:
Знов прийде чарівна ця хвилина
В Українському моєму Краю.
Як тоді, зійдуться ранком люди,
Пролунають знов слова палкії,
Запанує наша воля всюди
І заграє грімко дзвін Софії!

Леся Храплива – Щур.





Злука по-вінницьки

Велика Книга української історії сповнена незабутніми сторінками минулого, які поглиблюють зміст нашого життя, дають нам моральну силу, є тими складовими, що зміцнюють державу, об'єднують народ, виховують відчуття гордості та поваги до своєї країни.



Двадцять друге січня 1919 року увійшло в цю велику Книгу днем здійснення споконвічної мрії нашого народу про соборність, цілісність та неподільність – біля підніжжя пам'ятника Богданові Хмельницькому на Софійському майдані в Києві урочисто проголосили Акт злуки Західноукраїнської Народної Республіки з Українською Народною Республікою.

Щороку, в пам'ять про події, які стали підґрунтям становлення української державності, ми відзначаємо свято – День Соборності України, і тим стверджуємо глибинну значущість для нашого народу самого поняття "соборність".

Хоча спроба об'єднати Україну у 1919 році виявилася невдалою, проте події більш як 90-річної давнини спонукають ще раз оцінити пройдений нашим народом шлях, щоб взяти все цінне з повчального історичного досвіду.

Власне, задля цього у частинах та підрозділах Повітряних Сил Збройних Сил України управлінням виховної та соціально-психологічної роботи сплановано проведення низки тематичних заходів, присвячених подіям, пов'язаних із проголошенням Акта злуки Української Народної Республіки і Західноукраїнської Народної Республіки.

Зокрема, у частині, де командиром полковник Олександр Онищук, по-особливому підійшли до проведення урочистих заходів з нагоди Дня Соборності України, не просто згадавши про події минувшини, як то кажуть, "для галочки". Підхід обрали творчий. Це і зрозуміло, адже військова частина дислокується у Вінниці, а тут свого часу перебувала Директорія, на чолі з Володимиром Винниченком – першим головою Української Народної Республіки.

Напередодні Дня Соборності України військовослужбовці строкової служби мали змогу відвідати Вінницький обласний краєзнавчий музей, де, окрім інших експонатів, зберігаються пам'ятки тих історичних днів, а також пройтись екскурсійним маршрутом, що розповідає про перебування Директорії у Вінниці.

У народознавчих світлицях частини оформлено виставки літератури та періодичних видань з матеріалами, присвяченими Дню Соборності України.

У бібліотеці частини підготовлено книжкову виставку "IV Універсал Української Центральної Ради: до 92-ої річниці проголошення незалежності Української Народної Республіки" та тематичну експозицію "Українські визвольні змагання початку ХХ століття".

У клубі частини для особового складу відбувся історичний лекторій "День Соборності України. Його значення в історії державотворення." Про Акт злуки Української Народної Республіки і Західноукраїнської Народної Республіки, національні відносини в Україні у ХХ столітті розповідали перший заступник начальника управління з питань внутрішньої політики та зв'язків із громадськістю Вінницької ОДА Володимир Лазаренко та старший офіцер управління виховної та соціально-психологічної роботи Командування ПС ЗС України підполковник Олександр Баюш. Крім того, для військовослужбовців строкової служби було продемонстровано відеофільм "Злука" з подальшим його обговоренням.

– Найважче – це зацікавити військовослужбовців, – розповідає заступник командира частини з виховної роботи підполковника Андрій Швець, – адже у будь-якій справі важливий кінцевий результат. Тому й намагаємося урізноманітнити проведення культурно-освітніх заходів, кінцевий результат яких – підвищення обізнаності військовослужбовців, формування їхньої активної громадської позиції.

Сергій Фурдик.
"Крила України".
Фото з архіву редакції.

Сьогодні ми розповімо читачам газети “Крила України” про славетну Варшавсько-Одеську ордена Суворова 3-го ступеня зенітну ракетну бригаду Повітряного командування “Південь” Повітряних Сил Збройних Сил України, яка дислокується поблизу міста-героя Одеси.

Гідні нащадки винищувачів та зенітників воєнних років



23 січня ця військова частина святкує свій черговий ювілей – 70-у річницю з дня заснування. Бригада має давні традиції, героїчне минуле та славетне сьогодення.



Формування частини проходило на базі 165-ого винищувального авіаційного полку та 679-ого зенітного артилерійського полку, особовий склад яких покрив себе невмирущою славою під час Великої Вітчизняної війни.

Історія частини починається з далекого 1941 року. Перед початком Великої Вітчизняної у Київському особливому військовому окрузі був створений 165-ий винищувальний авіаційний полк.

Вже 4 серпня 1941 року особовий склад під командуванням командира полку майора Георгія Маслова у складі трьох ескадрилей літаків відбув на фронт. Бойові дії льотчики-винищувачі вели у складі Західного та Південно-Західного фронтів. В грудні цього ж року полк був перепідпорядкований Брянському фронту, у складі якого діяв до січня 1945-го.

В період із січня по квітень 1945 року полк у складі Білоруського фронту брав участь у Варшавській операції. За визволення міста Варшава і проявлену при цьому доблесть та мужність особовому складу була оголошена подяка, а полку присвоєно почесне найменування “Варшавський”.

За героїзм, проявлений особовим складом під час прориву оборони на підступах до Берліна, Указом Президії Верховної ради СРСР полк нагороджено орденом Суворова III ступеня.

Під час Великої Вітчизняної війни особовим складом полку виконано 7646 бойових вильотів, проведено 359 повітряних боїв, збито 169 літаків противника, знищено 1346 автомашин, 19 бронемашин і танків. 313 чоловік нагороджені орденами і медалями.

Не менш легендарною є історія 679-ого зенітного артилерійського полку, який був сформований у місті Астрахань у 1942 році. Першим командиром полку було призначено підполковника Пилипа Старченка. Бойові дії особовий склад частини розпочав 8 вересня 1942 року. А вже 14 листопада, під час відбиття нальоту особовим складом 4-ї батареї, був збитий перший літак противника.



23 травня 1944 року полк у повному складі прибув до міста Одеси й приступив до її протиповітряної оборони.

За час війни особовим складом полку було збито 9 літаків та відбито 260 групових та одиночних нальотів противника.

У пам’яті вдячних нащадків назавжди збережуться славетні подвиги багатьох поколінь захисників Вітчизни, їх безмежна відданість і любов до Батьківщини, мужність і героїзм. Із покоління у покоління воїни вірні таким святим поняттям, як честь, військове товариство, відданість присязі та військовому обов’язку.

Новим поворотом в історії частини стало 2 березня 1961 року, коли на підставі директиви Генерального штабу Збройних Сил СРСР була створена зенітна ракетна бригада ППО, у склад якої увійшли 679-ий зенітний артилерійський полк у повному складі та офіцерський склад 165-го винищувального авіаційного Варшавського ордена Суворова III ступеня полку. Бригада була сформована в Одесі і увійшла до складу 21-ої дивізії ППО 8-ої окремої армії ППО Радянського Союзу. Бойовим прапором зенітної ракетної бригади було визначено прапор 165-ого винищувального авіаційного Варшавського ордена Суворова III ступеня полку. Бригада була сформована за штатом у складі управління, чотирьох вогневих дивізіонів та одного технічного дивізіону системи С-75, шести вогневих та одного технічного дивізіону системи С-125, підрозділів забезпечення. Першим командиром бригади став полковник Сергій Сорокін.

Після об’єднання двох полків та утворення зенітної ракетної бригади ППО, вже 14 листопада 1962 року, і, що символічно, рівно у день 20-річчя першого збитого ворожого літака, частина заступила на бойове чергування.

20 квітня 1969 року на озброєння бригади надійшли ЗРК С-200 та були сформовані три зенітні ракетні дивізіони С-200, а у 1988 році надійшли ЗРК С-300, які знаходяться на озброєнні по теперішній час.

Особовий склад військової частини у період з 1961 по 1990 рік 19 разів брав участь у бойових стрільбах на державних полігонах Радянського Союзу, при цьому було отримано 4 добрі та 15 відмінних оцінок. У той самий час частина не припиняла виконувати завдання за призначенням в місцях постійної дислокації, постійно несучи бойове чергування.

Після здобуття Україною незалежності особовий склад частини присягнув на вірність українському народові й надалі з честю виконував свій військовий обов’язок. Вже за роки Незалежності підрозділи бригади чотири рази брали участь у бойових стрільбах на Державному полігоні Чауда, де довели свою високу бойову майстерність. Частиною було отримано три добрі та одну відмінну оцінку. До речі, відмінну оцінку бригада отримала під час проведення тактичних навчань з бойовою стрільбою “Взаємодія-2010” на Державному полігоні Чауда у 2010 році.

Визначною подією в житті частини стало 6 лютого 1999 року, коли було видано Указ Президента України №129/99, згідно з яким за бойові заслуги особового складу в період Великої Вітчизняної війни, його високий професіоналізм у забезпеченні протиповітряної оборони міста-героя Одеси у мирний час та з метою виховання військової молоді на бойових традиціях старшого покоління, частині було присвоєне почесне найменування “Одеська”.





Серйозним іспитом на зрілість особового складу бригади була участь в командно-штабному навчанні “Чисте небо-2006”, яке проходило у 2006 році під керівництвом начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України і за яким особисто спостерігав Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України. За підсумками 2006 навчального року бригада була визнана

кращою зенітною ракетною бригадою у Повітряних Силах Збройних Сил України, за що від Командування Повітряних Сил отримала перехідний вимпел.

Наступною знаковою подією стало те, що за підсумками 2007 року частина вперше стала найкращою частиною Одеського гарнізону, і за особливі успіхи та показ-



ники у бойовій підготовці їй було вручено перехідний прапор Одеської обласної адміністрації.

У 2008 році на підставі Указу Президента України за вагомий внесок у розбудову Збройних Сил України та відмінне виконання завдань за призначенням, начальником штабу Повітряних Сил Збройних Сил України частині було вручено новітній Бойовий Прапор. Ця подія знаменна ще тим, що прапор був вручений 23 лютого – у День Захисника Вітчизни. За підсумками цього ж, 2008 року, частина знову була визнана кращою зенітною ракетною бригадою у Повітряних Силах Збройних Сил України.

2009 рік, як і попередні, пішов в історію, але для військової частини він приніс багато позитивних емоцій та вражень. За підсумками року бригада була визнана кращою зенітною ракетною частиною Повітряних Сил Збройних Сил України і була нагороджена перехідним вимпелом, до речі, – вже втретє за останні 4 роки! Крім цього, військова частина отримала перехідні вимпели Повітряного командування "Південь" в номінаціях "За кращий тил" та "За краще озброєння". В грудні 2009 року військовій частині знову було вручено перехідний прапор Одеської обласної державної адміністрації як кращій частині Одеського гарнізону.

Минулий, 2010 рік також був знаменний для військової частини, адже саме у 2010-ому особовий склад частини виконував пуски бойових ракет. Із поставленим завданням бойові обслуги справились на "відмінно". За підсумками 2010 року частина вже традиційно була визнана кращою частиною Одеського гарнізону і втретє за останні чотири роки отримала перехідний прапор Одеської облдержадміністрації.

– На мою думку, це дуже почесно – визнаватися найкращими, враховуючи, що кожен рік не схожий один на одний. Це визнання – заслуга всього особового складу частини, який працював протягом багатьох років, – зазначив командир бригади полковник Олександр Третьяков.

Отримані винагороди надихають на нові звершення та досягнення. Відтепер особовий склад дивиться у майбутнє з однією метою – стати кращою частиною у Збройних Силах України серед усіх видів. Військова частина, яка має славетні бойові традиції, повинна і надалі робити все можливе для утримання здобутих позицій, адже утримувати завойований авторитет та передові місця набагато важче, аніж їх здобути. Проходити ж військову службу в одній з найкращих військових частин Півдня України – це почесний і відповідальний обов'язок.

– Ми, як продовжувачі славних бойових традицій 679-го зенітного артилерійського та 165-го винищувального авіаційного Варшавського ордена Суворова III ступеня полків, завжди будемо пам'ятати про кожного ветерана, про тих, хто згуртовував військовий колектив частини, про тих, хто із честю та гідністю виконував висунуті завдання, – зазначив комбриг, звертаючись до особового складу бригади з нагоди свята. Не оминув він увагою військовослужбовців-ветеранів частини, які виконували свій військовий обов'язок як у роки Великої Вітчизняної війни, так і у мирний час. Серед них – учасники Великої Вітчизняної війни майори С.Лукан та О. Бескоровайний, учасники бойових дій у Єгипті, Анголі, В'єтнамі та Індонезії підполковники В.Зелений, А.Бич, В.Пакін, В.Локотков та В.Ульященков, майор Є.Бєлов.

Незважаючи на те, що особовий склад бригади впевнено крокує вперед, пам'ять про тих, хто стояв у витоків частини, живе у серцях військовослужбовців. Звершення минулих поколінь військовослужбовців надихають воїнів-ракетників на самовіддану працю із продовження славетних традицій частини у справі захисту Вітчизни.

– Вклоняючись своїм славним попередникам, пам'ятаймо мудру і перевірену часом думку: щасливий той народ, у якого написані ще не всі сторінки у книзі його історії! – зазначив командир, звертаючись напередодні ювілею до особового складу частини та членів сімей військовослужбовців. – Я хочу запевнити вас, що весь особовий склад Варшавсько-Одеської ордена Суворова III ступеня зенітної ракетної бригади продовжуватиме поступальні кроки старших поколінь, демонструючи належний рівень майстерності, відповідальності, працелюбства, витримки й успішно вирішувати всі поставлені навчально-бойові завдання!

Володимир Лабенко.
м. Одеса.
Фото з архіву частини.



ОСВІТА

"Для бажаючих отримати безкоштовну освіту та гарантоване працевлаштування двері нашого коледжу завжди відкриті..."

Саме цими словами розпочав своє інтерв'ю заступник начальника з виховної роботи новоствореного у місті Полтава Військового коледжу сержантського складу Військового інституту телекомунікацій та інформатизації Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут" підполковник Андрій Назаренко.

– Організований ще у травні минулого року на базі Полтавського факультету засобів військового зв'язку вищезазначеного навчального закладу, коледж має за головну мету вирішити найболючіше питання сучасної молоді: не просто отримати престижну освіту, а й реальний шлях до її застосування на практиці. Адже реалії сьогодення вже давно довели, що не завжди навчання у вищих навчальних закладах є гарантом подальшої стабільності власників високооплачених дипломів. Не більше п'ятої частини учорашніх студентів знаходить роботу за фахом. Тому створення і діяльність нашого закладу є реальною альтернативою так званим "віртуальним фахівцям".

Перспективу Військового коледжу визначають декілька факторів. По-перше, це новітні спеціальності, що пропонуються для опанування. Зокрема, це такі напрямки, як "обслуговування комп'ютерних мереж" та "технічне обслуговування і ремонт апаратури зв'язку та оргтехніки". По-друге, на відміну від початкового базового рівня військового навчання, що пропонує Об'єднаний навчальний центр зв'язку Збройних Сил України, (а він складає три місяці), наш заклад навчає курсантів упродовж двох з половиною років. І випускник отримує не просто свідоцтво, а диплом про вищу освіту молодшого спеціаліста одного з найпрестижніших ВНЗ країни. По-третє, випускники Військового коледжу за бажанням мають можливість продовжити безкоштовне навчання за спорідненими напрямками підготовки за освітньо-кваліфікаційними рівнями "бакалавр" та "магістр" у будь-якому обраному ними вищому навчальному закладі. Нарешті, не останню роль у позитивній мотивації навчання грає і соціальний аспект: курсанти забезпечуються безкоштовним харчуванням, речовим майном, грошовим забезпеченням та місцем проживання.

Ще одна особливість новоствореного закладу полягає у тому, що стати курсантом має право кожен громадянин України віком від 17 до 23 років незалежно від статі та попередньої освіти. Це тим більше актуально, що в останні роки інтерес до військової служби значно зріс особливо серед представниць прекрасної половини людства. Курс та навчальні програми поєднують у собі доступність та диференційність, адаптовані для засвоєння слухачами з різним загальноосвітнім рівнем. Однак усі вони складені з урахуванням сучасних вимог до експлуатації та обслуговування найсучасніших комп'ютерних та радіоелектронних систем з використанням останніх наукових розробок та досліджень. Навчання проводитимуть висококваліфіковані викладачі та інструктори, які мають багатий практичний досвід та ґрунтовну методичну підготовку.

Кожному випускнику гарантовано працевлаштування за фахом у частинах та установах Збройних Сил України на той період контракту, який буде складено за угодою між військовослужбовцем та Міністерством оборони України в особі командира військової частини. Подальше кар'єрне та професійне зростання, звісно, залежатиме від сумлінності, бажання та дисциплінованості самих випускників.

Щодо цілком природного запитання про вступні екзамени, то умови достатньо прості: для конкурсного відбору бажаючих зараховуються бали сертифіката Українського центру оцінювання якості освіти з таких предметів, як українська мова та література і математика або фізика. Без сертифікатів зовнішнього незалежного оцінювання вступати лише за результатами екзаменів мають право військовослужбовці строкової служби та звільнені у рік складання іспитів.

Звісно, нова система підготовки фахівців військового зв'язку не є остаточно сформованою та досконалою. Але, попри усі спірні питання, вона є важливим кроком у формуванні нового покоління висококласних спеціалістів, які завжди користуватимуться високим попитом і у Збройних Силах, і на цивільному ринку праці.

Володимир Лазарєв.
м. Полтава.
Фото автора.

На фото – заступник начальника Військового коледжу сержантського складу з виховної роботи підполковник Андрій Назаренко.

ПРОФЕСІЙНА АРМІЯ

Кандидати у контрактники відбули на навчання

16-17 січня на тримісячне навчання відповідно до обраної військової спеціальності до навчальних центрів Збройних Сил України відправлено перші у цьому році групи кримчан, відібраних 170-м Територіальним центром комплектування військовослужбовцями за контрактом.

75 майбутніх контрактників пройдуть фахову підготовку в 11 навчальних центрах вітчизняного війська. Наймолодшому з майбутніх військовослужбовців – 18, найстаршому – 38 років. Половина з кандидатів на проходження військової служби за контрактом – представниці слабкої статі. Переважають городяни, зокрема, жителі Севастополя, Сак, Сімферополя.

Цікаво, що відібрані жінки та дівчата висловили бажання служити у війську, зважаючи на усталеність військового життя і стабільність або наслідуючи приклад рідних і близьких – батьків, чоловіків, братів. Натомість хлопців-призовників, особливо з сільських регіонів, приваблює перспектива гарантованого працевлаштування і можливість поєднувати службу з навчанням у ВНЗ.

Окрім того, ще 8 осіб, які пройшли морально-психологічний відбір у територіальному центрі комплектування у жовтні-грудні 2010 року і так само через електронну систему "Контрактник" обрали собі майбутні посаду і місце служби, відбули безпосередньо до військових частин, дислокованих на території Кримського півострова.

– Сьогодні найбільш дієвою рекламою служби за контрактом у суспільстві є живе спілкування самих контрактників зі своїми ровесниками, знайомими, – зазначив начальник центру підполковник Микола Бондар. – Їхні позитивні розповіді про підрозділ, частину мають неабиякий ефект. Хоча, звичайно ж, важливою залишається так звана соціальна реклама, яку ми розміщуємо у місцевих ЗМІ.

Як додав офіцер, за 2 роки існування 170-го Територіального центру комплектування військовослужбовцями за контрактом його фахівці направили до війська 816 осіб. Жоден з них передчасно не розірвав контракт з військовим відомством. За цим показником, за підсумками 2010 року, кримчани посіли третє місце серед 25 аналогічних "вербувальних" установ України.

Усі кандидати направлені до навчальних центрів видів Збройних Сил України. Зокрема, Сухопутних військ – 18 осіб, Повітряних Сил – 2, Військово-Морських Сил – 3 особи. Решта були направлені до навчальних центрів медичної служби, підготовки інженерних військ, пожежної безпеки, Військової служби правопорядку тощо.

По завершенні 3-місячних курсів первинної військової підготовки переважна більшість військовослужбовців служби за контрактом повернуться для подальшого проходження військової служби у військових частинах та установах, дислокованих на території області.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

MADE IN CHINA

Новый китайский истребитель совершил первый полет

Китайский истребитель нового поколения J-20, также известный как J-14 и J-XX, совершил первый полет, сообщает Associated Press. Фотографии самолета в воздухе появились на ряде форумов, посвященных китайским вооружениям. Предположительно J-20 в ходе своего первого полета пробыл в воздухе 10-15 минут и совершил благополучную посадку. Испытания истребителя проводятся в Ченду, где расположено одно из предприятий разработчика – Chengdu Aircraft Industry.



Как сообщает Flightglobal, испытательный полет китайского истребителя пришелся на второй день визита американского министра обороны Роберта Гейтса в Китай. По мнению редактора журнала Kanwa Asian Defense Андрея Чана (Andrei Chan), сообщения о начале испытаний J-20 являются ответом Китая на призывы США и некоторых других стран быть более открытыми в военно-технической сфере. С другой стороны, не следует забывать о том, что США сотрудничают с Тайванем, против чего выступает Китай.

9 января 2011 года Гейтс заявил, что американская разведка недооценила темпы и степень развития китайского оборонного комплекса. По словам министра обороны США, особое беспокойство вызывает создание в Китае противокорабельных баллистических ракет DF-21D и истребителя J-20. Первые фотографии китайского истребителя появились в интернете в конце декабря 2010 года. Официальный Пекин отрицает свою причастность к просачиванию подобной информации в Сеть.

Технические характеристики нового китайского самолета не раскрываются. Также неизвестно, какая авионика используется на J-20, и какими силовыми установками оснащен истребитель. Предположительно, самолет создается с применением технологии малозаметности.

БЕЗПІЛОТНІ НОВИНИ

Беспилотный летательный аппарат Global Observer, работающий на водородном топливе, совершил первый полет, сообщает Flightglobal. Первый полет беспилотника, создаваемого американской компанией AeroVironment, состоялся на базе ВВС США Эдвардс и продлился четыре часа. Следует отметить, что Global Observer выполнял полеты и раньше, однако прежде работа его двигателей осуществлялась от аккумуляторных батарей.

іВодородный беспилотник Global Observer совершил первый полет

В полете 12 января 2011 года Global Observer использовал собственную водородную силовую установку для работы двигателей и бортовых систем. Принцип беспилотника таков: водород в смеси с кислородом подается в небольшой двигатель внутреннего сгорания, который вырабатывает электричество, используемое для работы авионики, зарядки аккумуляторов и питания четырех электродвигателей.



Global Observer предназначен для полетов на высоте 16,8-19,8 тысячи метров. Грузоподъемность машины составляет 172 кг. Как ожидается, беспилотник сможет находиться в воздухе на протяжении пяти-семи суток. Другие технические характеристики аппарата пока неизвестны.

Разработка Global Observer ведется при финансировании Пентагона в рамках программы JCTD. Расходы на проект составили 120 миллионов долларов. По итогам программы JCTD AeroVironment должна будет передать министерству обороны США два беспилотника для испытаний, после чего может быть заключен контракт на серийную поставку Global Observer.

НА МЕТАЛОЛОМ



Китайский бизнесмен Кин Бон Лам (Kin Bong Lam), проживающий в Великобритании, принял участие в аукционе по продаже списанного авианосца "Инвинсибл", сообщает Morley Observer. Бизнесмен готов заплатить за корабль пять миллионов фунтов стерлингов (7,9 миллиона долларов). Аукционные торги по авианосцу завершились 10 января 2011 года; министерство обороны Великобритании назовет победителя торгов в феврале.

В числе покупателей британского авианосца оказался китайский бизнесмен

Кто еще сделал ставки на авианосец, пока не известно. Лам намерен превратить корабль в "плавучий аттракцион". Если министерство обороны Великобритании разрешит забрать "Инвинсибл", он будет отбуксирован в Китай в Чжухай, а если запретит – авианосец отправится в Ливерпуль. По словам Лама, на авианосце также будет размещен Китайский образовательный институт.

Ранее министерство обороны Великобритании объявило, что цена на "Инвинсибл", списанный из состава ВМС страны в 2005 году, не определена. Военные планировали продать корабль на металлолом по цене, которая сложится в результате торгов. Следует отметить, что в Китае нередко покупают зарубежные корабли для организации на их базе развлекательных центров. В частности, с начала 2000-х годов в Китае в качестве туристических объектов используются советские авианосцы "Минск" и "Киев", купленные у России за пять и 8,5 миллиона долларов соответственно.

ВІЙСЬКОВА ПСИХОЛОГІЯ

ВВС Индии начали борьбу с усталостью пилотов

ВВС Индии начали поиск способов бороться с усталостью пилотов во время военных действий, сообщает One India. Военные намерены разработать методику, которая позволит пилотам не терять работоспособность из-за усталости или недосыпания. Разработкой новых методов борьбы с усталостью занимается индийский Институт авиакосмической медицины (IAM).

Как ожидается, новая методика будет включать в себя два компонента – фармакологический и комплекс упражнений и тренингов. По словам маршала ВВС Индии Дипанкара Гангули (Dipankar Ganguly), руководящего проектом, в военное время невозможно обеспечить нормальный режим отдыха пилотов; благодаря препаратам и нефармакологическим методам индийские летчики смогут выполнять задания на протяжении пяти-десяти суток без полноценного отдыха, но с полной отдачей.

Какие именно препараты и комплекс упражнений будет использован для борьбы с усталостью пилотов, IAM пока не уточняет. Известно, что для достижения поставленной задачи будут изменены и принципы работы наземных служб.

В середине ноября 2010 года ВВС Индии обнародовали данные о небоевых потерях самолетов и вертолетов – за последние три года военные лишились 60 летательных аппаратов. В 45 процентов случаев причиной падения самолетов были ошибки пилотов, в 42 процентах – технические неполадки, а в оставшихся 13 – непрогнозируемые происшествия, включая столкновение с птицами. Ошибки летчиков, по данным ВВС, в большинстве случаев связаны со слабой летной подготовкой.

ПРОПОЗИЦІЇ

США предложили Японии истребители F-15 и F-35

США предложили Японии приобрести несколько вариантов истребителей, которые позволят стране значительно укрепить парк боевых самолетов, сообщает Defense News. В ходе визита в Японию 13 января 2010 года министр обороны США Роберт Гейтс заявил, что стране следует выбрать из F-15 Eagle, F/A-18 Super Hornet или F-35 Lightning II. При этом американский министр отметил, что Пентагон готов предоставить министерству обороны Японии подробные данные о каждом из указанных самолетов.

Ранее Япония рассматривала возможность покупки истребителей F-22 Raptor для замены устаревших F-4EJ Kai (японская версия американского F-4 Phantom II), однако договориться относительно покупки самолетов властям так и не удалось. В США действует запрет на экспорт F-22. Помимо Raptor министерство обороны Японии также рассматривало возможность покупки истребителей Super Hornet, F-15FX и Eurofighter Typhoon. Конкретного решения пока не принято.

В УМОВАХ КРИЗИ

ВВС США перейдут на гражданское топливо ради экономии

ВВС США намерены сократить ежегодные расходы на авиационное топливо за счет перехода на гражданский вариант керосина, сообщает Air Force Times. В настоящее время военные проводят эксперимент по заправке транспортных самолетов топливом Jet A (такое заливают в баки пассажирских лайнеров) вместо JP-8 (этим топливом заправляют военные самолеты). В случае, если переход на Jet A произойдет, ВВС США смогут экономить до 40 миллионов долларов ежегодно.

Эксперимент по заправке транспортных самолетов гражданским видом топлива начался в 2010 году и продлится до конца 2011 года. К настоящему времени в баки американских военных транспортников были залиты 140 миллионов галлонов (530 миллионов литров) Jet A. Гражданским топливом заправляются все самолеты, вылетающие с авиабаз ВВС Довер, Литтл-Рок, Льюис-Макчорд и Сент-Пол. К лету 2011 года к эксперименту присоединяться еще шесть баз.

ВВС США начали использовать топливо JP-8 в первой половине 1970-х годов. Оно в значительной степени похоже на Jet A и отличается от него лишь количеством добавок. Военные предпочли JP-8 потому, что в отличие от Jet A оно имело присадки, предотвращающие коррозию двигателей и позволяющие использовать топливо в более холодном климате. С тех пор состав JP-8 не изменялся, а Jet A, по данным ВВС, стало намного чище. При этом некоторые двигатели на военных самолетах сегодня создаются уже для работы на Jet A.

Следует отметить, что ВВС США также проводят эксперимент по заправке военных самолетов смесью обычного и биотоплива. Как ожидается, производство и использование биотоплива поможет ВВС США экономить значительные средства. Ежегодно ВВС США потребляют в среднем 2,4 миллиарда галлонов авиатоплива.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

ПЕРСПЕКТИВА



Космічний корабель "Русь" поки що на півтори тонни важчий, ніж планувалося

Проектувальники нового російського космічного корабля "Русь" перевищили ліміт за масою на 1,6 тонни і тепер шукають способи зниження його ваги.

"На етапі ескізного проектування маса корабля перевищила лімітну масу на 1660 кг. Розроблено ряд заходів щодо зниження маси", – повідомив "Інтерфаксу-АВН" представник ракетно-космічної галузі.

За його словами, сумарна маса корабля повинна бути 12 тонн, з яких 7,8 тонни припадає на апарат, що повертається. Такі обмеження накладені на масу нового корабля вантажопідйомністю нової російської ракети "Русь-М".

Сімейство "Русь-М", як передбачається, стане вдосконаленою версією сімейства "Союз". Ці ракети-носії будуть призначені для доставки вантажів масою до 50 тонн на низьку опорну орбіту.

Відзначимо, що на кінець 2011 року запланований старт з космодрому Плесецьк іншої нової російської ракети-носія – "Союз-2-1В".

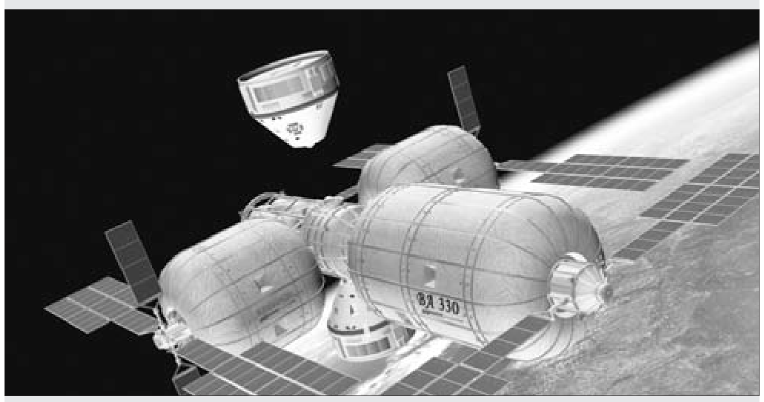
НОВИНИ МКС

Американський астронавт може стати 200-ю людиною, що побувала на МКС

Командир шатла "Діскавері" Стівен Ліндсі може стати 200-ю людиною, що відправилася на Міжнародну космічну станцію (МКС) у разі, якщо старт американського човника не перенесуть на тривалий термін.

"Третю сотню відвідувачів МКС відкриє пілот шатла Ерік Боу. Решта членів екіпажу корабля займуть місця з 202 по 205", – сказав співрозмовник "Інтерфаксу-АВН" у ракетно-космічний галузі.

НАСА хоче запустити на МКС надувний модуль, де можуть зберігати вантажі



Керівники програми Міжнародної космічної станції (МКС) в Національному аерокосмічному агентстві США обговорили перспективу додати до складу станції надувний модуль компанії Bigelow Aerospace.

Як повідомляють американські ЗМІ, нарада керівників відбулася в Космічному центрі імені Джонсона в Х'юстоні (штат Техас).

Надувний модуль передбачається використовувати на МКС як склад для зберігання вантажів. Модуль буде сертифікований для перебування на орбіті протягом двох років, повідомляє "Інтерфакс-АВН".

ПУСКИ

NASA затвердив дати запусків шатлів "Діскавері" та "Ендевор"

НАСА затвердив дати запусків шатлів "Діскавері" та "Ендевор", повідомила прес-служба американського космічного відомства.

Запуск "Діскавері" планується здійснити 24 лютого ц.р. в 16:50 за місцевим часом (00:50 за московським часом 25 лютого). "Ендевор" повинен стартувати 19 квітня в 19:48 за місцевим часом (3:48 мск 20 квітня).

Дати запусків були затверджені в четвер керівництвом програми "Спейс шатл". Тим не менш, як зазначають у НАСА, ці терміни можуть змінитися.

Нагадаємо, що через технічні проблеми старт "Діскавері" переносився вже кілька разів. Основним завданням 12-денного польоту цього шатла буде доставка на МКС великої кількості вантажів.

"Ендевор" доставить на МКС магнітний спектрометр.

Передбачається, що влітку до Міжнародної космічної станції полетить ще шатл "Атлантіс", але вже поза рамками програми "Спейс шатл".

Майбутні польоти "човників" стануть для них останніми, адже НАСА згортає космічну програму "Спейс шатл", в рамках якої вони експлуатувалися.

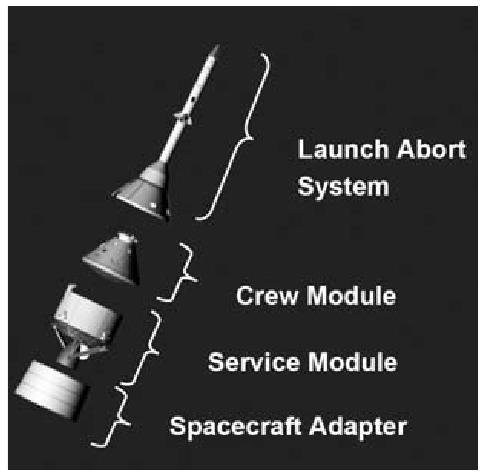
Ротація екіпажів на Міжнародній космічній станції зараз здійснюється за допомогою російських кораблів "Союз". "Союзи" залишаться єдиним засобом транспортування на орбіту та повернення космонавтів і астронавтів за програмою МКС після закриття програми "Спейс шаттл" і до появи нових пілотованих кораблів, повідомляє прес-служба Роскосмосу.

ГРОШІ

"При нинішньому рівні фінансування створити нові космічні апарати не можна"

Космічне агентство НАСА заявляє, що навіть при використанні отриманих коштів від держави, використанні потужностей існуючих підрядників і застосуванні накопиченого інженерно-технічного досвіду, прогнозований бюджет не зможе покрити витрати на розробку ракети-носія важкого класу і пілотованої капсули для міжпланетних перельотів до 2016 року. Про це представники НАСА повідомили у Вашингтоні.

Менеджмент космічного відомства обіцяє, що НАСА продовжить вивчати ймовірні альтернативи і займатися розробкою зазначеної ракети Space Launch System, а також міжпланетної капсули Multi-Purpose Crew Vehicle за затвердженими на сьогодні планами та відповідно до коштів, що є в наявності. Проте в НАСА говорять, що для продовження робіт у сьогоднішніх обсягах подібні програми мають фінансуватися "стало й реалістично".



"На сьогодні дослідження, проведені агентством для визначення архітектури і структури ракети-носія важкого класу, а також багатоцільової міжпланетної капсули, говорять про те, що 2016 рік як дата закінчення робіт за цими проектами не виглядає реалістичною в рамках існуючого бюджету", – заявили в НАСА.

У космічному агентстві кажуть, що працюють в рамках бюджету 2011 фінансового року і приблизно уявляють собі бюджети майбутніх п'яти років, а тому вже зараз попереджають Конгрес про неможливість завершення проектів до зазначеного часу.

В описі асигнувань на 2011 рік указується, що НАСА зосереджено на створенні ракети, яка буде розширювати і використовувати технології, раніше відпрацьовані на космічних шатлах, а також працюватиме над головними двигунами і верхнім ступенем ракети-носія Saturn 5. Капсула Orion, призначена для нині скасованої програми, тепер обрана як основа для нової міжпланетної капсули.

Однак у доповіді відомства наголошується, що ані еталонний дизайн космічних апаратів, ні графік, раніше затверджений Конгресом США, зараз не є досяжними в рамках закладеного бюджету. Разом з тим, у звіті космічного відомства йдеться, що ситуацію ще можна виправити, якщо в майбутні 5 років фінансування буде збільшено.

Втім, американські сенатори і конгресмени кажуть, що вимоги НАСА про збільшення фінансування не мають під собою підстав, а доповідь космічного відомства не є досить предметною. "Я говорив з (адміністратором НАСА) Чарлі Болденом напередодні і сказав йому, що він повинен діяти за законом, який вимагає створення нової ракети до 2016 року. І НАСА має здійснювати всі роботи в рамках вже затвердженого бюджету", – говорить сенатор-демократ від штату Флорида Білл Нельсон, який сам у минулому був астронавтом і в 1986 році літав у космос на шатлі.

Сенатори-республіканці від інших американських штатів також розкритикували доповідь НАСА, заявивши, що вона не містить достатньо глибокого аналізу ситуації. Багато американських політиків вказують НАСА на те, що відомство банально не вміє заощаджувати гроші на розробках і внутрішніх витратах, а крім того, не використовує результати раніше проведених досліджень і створених технологій, пише Cyber Security.

КОСМОБЕЗПІЛОТНИКИ

Китай провів успішне випробування першого орбітального безпілотного апарата

Китай провів успішне випробування свого першого орбітального безпілотного апарата, який здатний знаходитися в космосі протягом 270 днів на рік і вирішувати різні оборонні завдання, включаючи знищення супутників зв'язку, передає ІТАР-ТАРС.

Про це повідомляє лондонський тижневик "Санді таймс" з посиланням на регіональне телебачення КНР. За словами видання, новітній китайський космічний літак-робот покликаний кинути виклик орбітальному безпілотному апарату X-37B США, який здійснив свою першу місію в минулому році. Зараз, за словами "Санді таймс", Китай дав свою відповідь на передову систему озброєнь США. За даними тижневика, китайський орбітальний безпілотний апарат створений у центрі авіакосмічної промисловості КНР, що знаходиться в місті Сіань.

НА МАЙБУТНЄ

Для місячного посадкового модуля розроблено водневий двигун

У Центрі космічних польотів ім. Маршалла (НАСА) завершилася серія вогневих випробувань нового двигуна виробництва Dynetics Corp для роботизованого місячного посадкового модуля. В даний час двигун готовий до інтеграції в проекти новітніх автономних роботів, призначених для посадки на безповітряні тіла.

Метою проекту Robotic Lunar Lander (в рамках якого і створюється силова установка) є створення нового покоління малих, "розумних" універсальних роботів для виконання науково-дослідницьких місій на поверхні Місяця і астероїдів.

В даний час рухова установка знаходиться на заводі Teledyne Brown, де складається новий прототип роботизованого посадкового модуля. До весни 2011 року прототип почне льотні випробування в Редстоунському арсеналі армії США, штат Алабама. Випробування передбачають 60-секундний автономний політ з тестуванням систем наведення, навігації і керовану посадку в модельованих умовах низької гравітації.

Рухова установка нової універсальної посадкової платформи складається з 12 невеликих двигунів орієнтації, трьох основних посадкових двигунів для контролю висоти транспортного засобу та одного великого "розвантажувального" двигуна для імітації низької гравітації. Двигуни використовують екологічно чисте паливо – сильно концентрований перекис водню, завдяки чому вода і кисень – єдині побічні продукти роботи ракетного двигуна.

Перший прототип двигуна на холодному газі був побудований і випробуваний у Центрі космічних польотів ім. Маршалла за рекордні 9 місяців. Він забезпечив наочну демонстрацію можливостей нового типу силової установки в процесі спуску і посадки на поверхню безповітряного тіла.

Випробування першого прототипу Robotic Lunar Lander почалися у вересні 2009 року. До теперішнього часу завершені 142 льотних випробування з максимальною 10-секундною тривалістю спуску з висоти 3 м. Перші випробування при різноманітних сценаріях польоту забезпечили тестування алгоритмів, датчиків, авіоніки, наземного і бортового програмного забезпечення та систем для виконання автономної посадки в безповітряному навколишньому середовищі, де аеродинамічне гальмування неможливе, пише R & D.

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра "СПЕЙС-ІНФОРМ"
www.space.com.ua



"Война в моей жизни"

Двадцать четвертого января 1925 года родился ветеран Войск ПВО, Герой Советского Союза Владимир Полупанов.

Полупанов прожил длинную и интересную жизнь, о чем писал в своих мемуарах. Вот краткие воспоминания ветерана о Великой Отечественной войне. "Война вошла в мою жизнь в самый прекрасный период – в юности. Детство мое было тяжелым, безотцовским, а война принесла еще и мужскую ответственность за судьбы матери и сестренки. Может это и закалило меня, подготовив к тому, что пришлось пережить на фронте. Чтобы выжить и победить в жестокой схватке с врагом, нужно было учиться выносливости, смелости и даже жестокости. Армейская фронтовая жизнь быстро сделала из нас ловких, выносливых, знающих свое дело солдат. В суровых фронтовых условиях познаешь все гораздо быстрее, чем в обычной жизни. На войне человеческая душа грубеет и ожесточается, но вместе с тем, война ярче высвечивает в каждом его суть, его человеческие качества. Хорошо, когда это благородство, бескорыстие, бесстрашие и умение дружить. Как бесценный дар судьбы через всю жизнь я пронес эту фронтовую дружбу со своими боевыми товарищами Игорем Бернасовским, Юрой Тарасевичем, Владимиром Глушпиным, Колей Трикозой и многими другими.

Победный май 1945 года я встретил в Северной Германии сержантом 126-й Горловской дивизии. Как сейчас помню ощущение огромной радости, охватившей всех бойцов и командиров. Первая мысль: выжили и победили. Одно это рождало в душе столько надежд. Кроме того, отличившись в боях при штурме Кенигсберга, я был в 20 лет удостоен звания Героя Советского Союза.

В 1945 году я был направлен на учебу в Московское инженерное училище, после которого и началась моя офицерская служба. Не думал я тогда, что, одев в восемнадцать лет погоны, не сниму их почти сорок лет. В 1960-м я окончил авиационную военно-инженерную академию и служил на разных должностях. Закончил службу полковником, командиром части ПВО.

Все лучшие годы моей жизни были отданы службе Отечеству. Одна из последних моих наград орден "За службу Родине в Вооруженных Силах СССР".

Владимир Полупанов в 1955-1960 годах учился и успешно окончил Киевское высшее военное авиационное инженерное училище. Продолжал службу в армии. С 1979 года – в запасе. Занимался общественной работой. Жил в городе-герое Киеве.

Двадцать девятого января 1973 года совершил первый полет многоцелевой турбовинтовой самолет короткого взлета и посадки Ан-28. Пилотировал машину экипаж В.Терского.



Воздушный вездеход

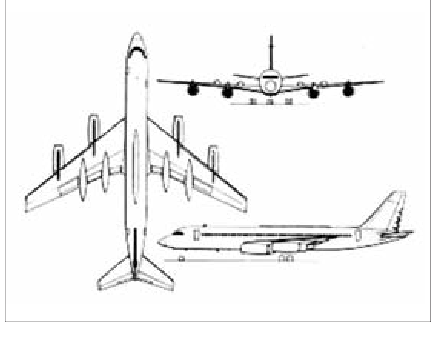
В 1958 году в ОКБ О.Антонова был разработан легкий двухмоторный многоцелевой самолет Ан-14 "Пчелка". Но его возможности сильно ограничивала силовая установка из двух поршневых двигателей АИ-14 мощностью по 300 л.с. Поэтому с появлением небольших газотурбинных двигателей начались работы по созданию модификации Ан-14М с двигателями ТВД-850 мощностью по 810 л.с. и фюзеляжем увеличенного объема. Первый полет Ан-14М состоялся 30 апреля 1968 года. Дальнейшим развитием Ан-14М стал самолет короткого взлета и посадки Ан-28 с более мощными двигателями (940 л.с) ТВД-10Б. От полуубирающегося шасси было решено отказаться, так как самолет предназначался для эксплуатации в первую очередь с неподготовленных площадок, где ниши шасси забивались грязью. В апреле 1975 года состоялся первый полет первой предсерийной машины. В том же году начались государственные испытания. Самолет был проверен во всех климатических зонах, включая Арктику (на станции СП-28) и Антарктику (на станции "Восток"). Серийное производство организовали в 1983 году в Польше на заводе PZL. В 1984 году самолет получил сертификат летной годности Госавиарегистра СССР, отвечающий международным стандартам ИКАО.



Ан-28 построен по аэродинамической схеме подкосного высокоплана. Он предназначен для местных авиалиний, для которых характерны небольшие расстояния и частые взлеты и посадки. Поэтому для повышения надежности в ущерб некоторому снижению скорости шасси самолета выполнено неубирающимся. Предусмотрена установка лыжного и поплавкового шасси. Крыло прямое, двухлонжеронное, большого удлинения. Механизация крыла состоит из двухщелевых закрылков, зависающих элеронов, автоматических предкрылков и интерцепторов. Вертикальное оперение двухкилевое. Силовая установка состоит из 2 турбовинтовых двигателей ТВД-10Б с реверсивными трехлопастными воздушными винтами. Салон самолета может трансформироваться в пассажирский, грузовой, санитарный и административный варианты. Пассажирские кресла могут складываться по бортам, освобождая место для грузов. В задней части фюзеляжа имеется большой грузовой люк, створка которого откатывается под фюзеляж по направляющим, облегчая подход к проему. Для облегчения погрузочно-разгрузочных работ предусмотрена установка кран-балки грузоподъемностью 500 кг. Противообледенительная система и пилотажно-навигационный комплекс позволяют выполнять полеты в сложных метеоусловиях и в любое время суток.

Серийное производство продолжалось до 1997 года. Всего изготовлено 198 самолетов всех модификаций. Из них 160 поставлено в СССР. Дальнейшим развитием Ан-28 стал многоцелевой самолет Ан-38.

ЦЕ ЦІКАВО



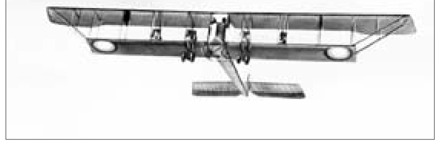
Первым гражданским авиалайнером, оснащенным турбовентиляторным двигателем, был Конвэр 990 "Коронадо". Его прототип, оснащенный четырьмя турбовентиляторными двигателями Дженерал Электрик CJ-805-23B, совершил первый полет **24 января 1961 года.**

26 января 1981 года *авиакомпания "Пан Американ Эруэйз" отправила в последний рейс "Боинг 707", завершив таким образом 22-летнюю эксплуатацию самолетов этого типа.*



Наибольшая высота, с которой когда-либо падал человек без парашюта и при этом остался в живых, равна 10160 метрам. **26 января 1972 года** *авиалайнер Дуглас DC-9 авиакомпании "Югословенски Аэротранспорт" взорвался над чешской деревней Сербска Каменице. Упав с высоты 10160 метров, стюардесса Весна Вулович осталась жива, отделавшись лишь многочисленными переломами. В течение 27 дней она была в коме, а затем 16 месяцев находилась на лечении в госпитале.*

Первые в Советском Союзе регулярные рейсы на внутренних авиалиниях начались в **январе 1920 года** *полетами между Сарапулом и Екатеринбургом снятого с вооружения бомбардировщика "Илья Муромец".*



СТОРІНКИ ІСТОРІЇ

24-30 січня



24 січня 1888 р. *народився німецький авіаконструктор Е.Хейнкель.*



24 січня 1914 р. *народився льотчик-випробувач І.І.Шелест. Учасник Великої Вітчизняної війни. Випробовував планери "П.Головін", ПАІ-3, КАІ-5 "Сокіл", "Орел", БДП-2, літаки УТ-2 на повітряній подушці, Ту-2С, І-224, Як-9. Автор 7 авторських свідоцтв. Спільно з В.С.Васяніним розробив систему заправлення літаків "із крила на крило".*

ВІЗАР

24 січня 1968 р. *наказом міністра авіаційної промисловості №34 на базі промислового майданчика №2 Київського машинобудівного заводу ім. Артема організовано філію №1 зі створенням цехів і служб. День створення ДП "Жулянський машинобудівний завод "ВІЗАР".*



25 січня 1901 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу В.Г.Рязанов.*

25 січня 1911 р. *вийшов перший номер журналу "Автомобіль і повітроплавання" (редактором відділу повітроплавання був М.Є.Жуковський).*

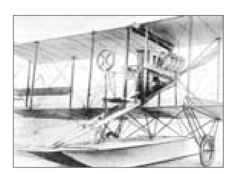


25 січня 1961 р. *здійснив перший політ перший дослідний екземпляр літака У43-1 (Су-9У). Е.К.Кукушев.*

25 січня 1991 р. *Українське управління цивільної авіації реформовано в Українське об'єднання цивільної авіації України "Авіалінії України".*



26 січня 1897 р. *народився перший начальник ВПС РКЧА (1931-1937) Я.І.Алкcніс.*



26 січня 1911 р. *здійснено першу навмисну посадку на воду, руління та зліт аероплана, Г.Кертісс на амфібії "Кертісс".*



27 січня 1905 р. *народився військовий льотчик-бомбардувальник, двічі Герой Радянського Союзу І.С.Полбін (здійснив 157 бойових вильотів).*



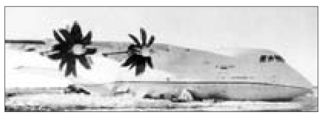
27 січня 1923 р. *народився військовий льотчик-штурмовик, двічі Герой Радянського Союзу В.А.Алєксєєнко (здійснив 292 бойових вильоти).*

Сторінку підготувала Вероніка Дернова.

СТОРІНКИ ІСТОРІЇ



27 січня 1939 р. *здійснив перший політ ближній бомбардувальник ББ-1 – прототип серійного Су-2.*



27 січня 2001 р. *у ході перельоту до Якутії для проведення випробувань в умовах низьких температур, невдовзі після зльоту з аеропорту Омська через відмову двох двигунів, здійснив вимушену посадку дослідний екземпляр літака Ан-70 (екіпаж В.Я.Горовенка).*



27 січня 2006 р. *у Полтаві знищено останній в Україні важкий бомбардувальник Ту-22М3. З його ліквідацією припинила своє існування Українська стратегічна бомбардувальна авіація.*

28 січня 1881 р. *розпочав роботу Повітроплавальний (VII) відділ Імператорського Російського технічного товариства.*



28 січня 1922 р. *народився командувач 43-ї РА (1974-1975) Ю.П.Забєгайлов.*



28 січня 1923 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу А.К.Недбайло (здійснив 219 бойових вильотів).*



28 січня 1959 р. *народився перший начальник ЦОТД (2004-2009) В.І.Гаврилюк.*



29 січня 1941 р. *здійснив перший політ фронтовий пікіруючий бомбардувальник "103" (АНТ-58, в серії Ту-2), екіпаж М.О.Нюхтікова.*



29 січня 1950 р. *народився голова правління ВАТ "Хартрон" М.І.Вахно.*



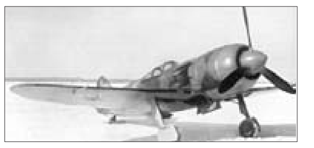
29 січня 1952 р. *народився командувач Повітряних Сил ЗС України (2007-2010) І.С.Руснак.*



30 січня 1872 р. *народився творець ранцевого парашута Г.Є.Котельников.*



30 січня 1931 р. *здійснив перший політ літаючий човен МДР-2 (АНТ-8), екіпаж С.Т.Рибальчука.*



30 січня 1944 р. *здійснив перший політ винищувач "Ла-5 – еталон 1944" (прототип Ла-7), Г.М.Шиянов.*

30 січня 1946 р. *народився військовий льотчик, заступник командувача з БП і ВУЗ 17-ї ПА (1989-1992) О.Л.Ковальов.*



В січні 1968 р. *прийнятий на озброєння переносний зенітний ракетний комплекс "Стріла-2".*

Перший космонавт незалежної України

Двадцять восьмого січня 1951 року народився перший космонавт незалежної України Леонід Каденюк.

"На "Колумбії" зі мною був материнський рушник" і "Кобзар". У шість років я подивився фільм "Повість про справжню людину", і образ Маресьєва визначив моє майбутнє життя. Вже тоді я знав, що стану льотчиком. А в 1961 році у космос полетів Юрій Гагарін. І я захотів стати космонавтом". (Л. Каденюк).

Він мріяв про політ у космос довгі роки, десятиріччя, і можна лише здогадуватися, яка залізна воля, який колосальний труд льотчика-випробувача, що опанував 54 типи військових літаків, знадобилися йому, аби ця мрія стала реальністю.

Народився Леонід Каденюк в селі Клішківці Хотинського району Чернівецької області в сім'ї сільських вчителів. Мати – вчителька молодших класів, батько – вчитель фізкультури та праці, інвалід війни: носив у собі 7 осколків.

Чернігівське училище льотчиків, аеродроми Чернігова і Сум – ось початок шляху Каденюка як пілота. Він ніколи не забуде свого першого самостійного польоту. Озирнувся, бо не вірилося – за спиною немає інструктора. Це враження так і залишилося найсильнішим, навіть після польоту в космос. Учився Леонід добре, і після закінчення навчання його залишили працювати інструктором в училищі. У 1976 році його відібрали до групи космонавтів при Центрі підготовки космонавтів ім. Ю.Гагаріна (Зоряне містечко). 1978 року Каденюк завершив курс загальної космічної підготовки в навчальному центрі.

У 1978-1983 роках Л.Каденюк служив космонавтом-випробувачем і льотчиком-космонавтом у групі космічних систем багатократного використання в Центрі підготовки космонавтів. З 1984 року по 1988-й Леонід Каденюк працював льотчиком-випробувачем у Державному льотно-випробному центрі Військово-Повітряних Сил. Він виконав ряд випробних польотів на літаках Су-27, Су-27УБ і МіГ-25, одержав звання льотчика 1-го класу, брав участь у льотних випробуваннях літаків МіГ-23, МіГ-27, МіГ-31, а також випробуваннях режимів зниження і посадки



космічного корабля "Буран" на літаках МіГ-31 і МіГ-25.

Нелегким був шлях Л.Каденюка до загону космонавтів. У колишньому СРСР його група відбиралася з кількох тисяч кандидатів, але вибрали лише дев'ять чоловік, в тому числі і його. Каденюк переміг численних конкурентів тим, що володіє всіма потрібними якостями – "відмінним здоров'ям, професіоналізмом, волею у виборі і досягненні мети". До того ж, він – космонавт-дослідник, отже, до старту пройшов відповідну наукову підготовку.

Ще 1990 року за ініціативою Л.Кравчука було порушено питання про запуск космічного корабля з українським екіпажем. І цю пропозицію Москва підтримала. Старт корабля призначили на 1991 рік, а його екіпаж (в тому числі й Каденюк) приступив до інтенсивних тренувань. Однак із розпадом Радянського Союзу здійснитися цьому проектові не судилося. На жаль, внаслідок політичних розбіжностей між Києвом і Москвою не відбувся ще один запланований космічний старт за участю Леоніда Каденюка у 1992 році. Космічний корабель "Союз-ТМ" мав провести на навколоземній орбіті спершу стикування з багаторазовою космічною системою "Буран", а згодом – ще й з орбітальною станцією "Мир".

Як тільки в незалежній Україні було оголошено про формування загону космонавтів, Леонід Костянтинович написав рапорт на звільнення зі служби в лавах Збройних Сил Російської Федерації, і його негайно підписали: російські колеги добре розуміли, що після стількох років напружених тренувань за програмою підготовки космонавтів він має право реалізувати свою давню мрію – полетіти у космос. Після досягнення домовленостей між Україною і США про політ українського громадянина на американському зоряному кораблі багаторазового використання було проведено прискіпливий відбір кандидатів.

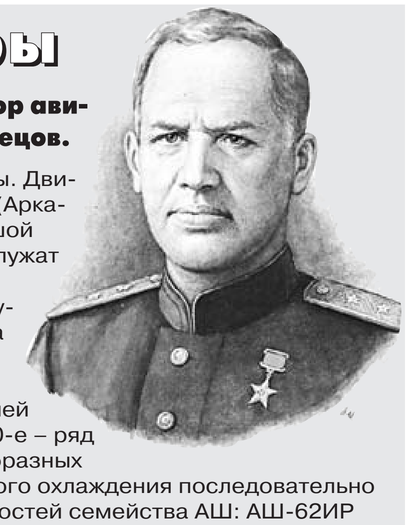
19 листопада – 5 грудня 1997 року відбулася довгоочікувана експедиція міжнародного (громадяни США, Японії та України) екіпажу (командир – Кевін Крегл) на борту "Колумбії". На офіційній емблемі 87-го запуску космічного корабля на навколоземну орбіту було вміщено прапор України. Згідно з програмою, яку розробили 16 українських учених та 6 їхніх американських колег, Л.Каденюк у космосі, а його дублер – на Землі – провели десять біологічних експериментів з трьома видами рослин: соєю, мохом та brassica rapa. Останню рослину американський учений Пауль Вільямсон вирощував понад 20 років. Нині у біології одним із основних питань є дослідження впливу гравітації на розвиток рослин. Саме тому українські космонавти й вивчали рослини у стані невагомості та в природному середовищі.

Каденюк у космосі з американськими космонавтами організував два вечори української пісні у виконанні Дмитра Гнатюка "Два кольори", "Черемшина", Софія Ротару співала "Мій рідний край". Ставили касету з піснями Назарія Яремчука. Перший космонавт незалежної України всім членам екіпажу "Колумбії" подарував вишиті хрестиком українські сорочки, і астронавти в них сфотографувалися.

На думку Л.Каденюка, цей політ сприяв не лише піднесенню авторитету України на міжнародній арені, але й позбавив багатьох наших співвітчизників комплексу "меншовартості". Нині Леонід Каденюк передає власний досвід молодшим колегам, мріє про нові зоряні старти, живе сподіваннями на реалізацію нової космічної програми, котра передбачає польоти українських космонавтів у складі міжнародних екіпажів. Він нагороджений відзнакою Президента України "Герой України", орденами і медалями. Автор п'яти наукових праць.

Цель жизни – строить моторы

Двадцать четвертого января 1892 года родился советский конструктор авиационных двигателей, Герой Социалистического Труда Аркадий Швецов.



В 1925-1926 годах А.Швецов совместно с металлургом Н.Окромешко создал пятицилиндровый звездообразный авиационный мотор М-11, который по результатам испытаний победил в конкурсе на двигатель для учебных самолетов и стал первым отечественным серийным авиационным двигателем воздушного охлаждения.

В 1934 году Аркадия Швецова назначили главным конструктором Пермского моторостроительного завода. В период с 1934 по 1953 год под его руководством было создано семейство поршневых двигателей воздушного охлаждения, охватывающее всю эпоху развития этого типа двигателей: от пятицилиндрового М-25 мощностью 625 л.с. до 28-цилиндрового АШ-2ТК мощностью 4500 л.с.



Двигатели этого семейства устанавливались на самолеты конструкции Туполева, Ильюшина, Лавочкина, Поликарпова, Яковлева, внесшие определяющий вклад в дело завоевания господства в воздухе во время Великой Отечественной войны. Двигатели с маркой АШ (Аркадий Швецов) с большой пользой служили и служат в мирное время.

В 30-е годы под руководством Швецова созданы двигатели М-22, М-25, М-62, М-63 для истребителей И-15, И-16 и др.; в 40-е – ряд поршневых звездообразных двигателей воздушного охлаждения последовательно возрастающих мощностей семейства АШ: АШ-62ИР (для транспортных самолетов Ли-2, Ан-2), АШ-82, АШ-82ФН (для истребителей Ла-5, Ла-7, бомбардировщика Ту-2, пассажирских самолетов Ил-12, Ил-14), двигатели для вертолета М.Миля Ми-4 и др. Швецов создал школу конструкторов двигателей воздушного охлаждения.

Аркадий Швецов был награжден 5 орденами Ленина, Золотой медалью "Серп и Молот", орденом Суворова 2 степени, орденом Кутузова 1 степени, орденом Трудового Красного Знамени, медалью "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг."

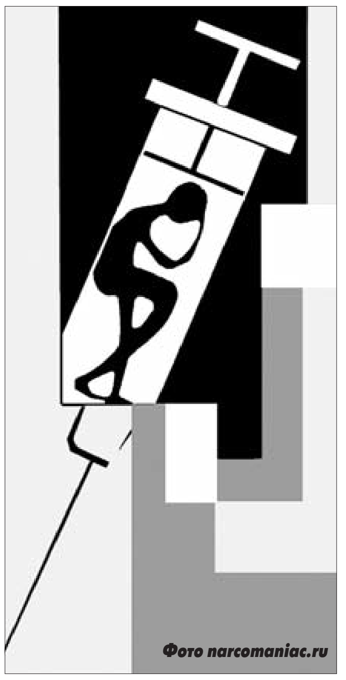
Сторінку підготувала Вероніка Дернова.

РЕАБІЛІТАЦІЯ

Замісна терапія: шлях до здорового життя

Сьогодні проблема наркоманії в Україні стоїть дуже гостро. Оскільки не існує такого методу лікування наркоманії, який міг би вважатися прийнятним і ефективним для всіх наркозалежних, сучасна наркологія виходить із того принципу, що лікування повинне бути комплексним і використовувати як медикаментозний, так і психо-соціальний підхід. Більшість міжнародних експертів визнають, що найбільш ефективною для лікування опіоїдної залежності є замісна терапія.

Замісна терапія розглядається як варіант для наркозалежних людей, які фактично не можуть припинити вживання ін'єкційного наркотику, навіть якщо прагнуть це зробити. Замісна терапія є найбільш успішною формою медичної допомоги, що базується на застосуванні подібної чи ідентичної речовини при лікуванні опіоїдної залежності. Понад 90% замісної терапії в ЄС надається у формі лікування метадоном. На сьогодні у світі проведено понад 100 контрольованих досліджень, присвячених медичному застосуванню метадону й інших препаратів-замінників. Усі вони підтвердили: замісна терапія сприяє значному зниженню ризикованої поведінки, і її можна розглядати як засіб профілактики ВІЛ/СНІД.



Ця речовина має властивості, подібні до наркотику, що регулярно вживається. Таким чином, регулярно вживаний ін'єкційний наркотик можна замінити спеціальним лікарським засобом з метою переведення наркотичної залежності в контрольовану форму. У більшості країн спостерігається швидке розширення програм замісної терапії, особливо в Іспанії, Франції та деяких країнах Центральної та Східної Європи. Рушійною силою для такого розширення великою мірою було реагування на епідемію ВІЛ/СНІДу, а також зростання обсягу даних щодо ефективності замісної терапії як для профілактики ВІЛ, так і власне для лікування опіоїдної залежності.

У нашій країні програми замісної терапії впроваджені з 2004-го і з кожним роком набирають обертів. На сьогодні на замісному лікуванні перебувають більше 5 тисяч наркозалежних в 27 регіонах України.

Той факт, що замісна підтримуюча терапія впливає на життя й здоров'я наркозалежних, дотепер намагаються спростувати лише ті, хто знаком зі ЗПТ лише з чуток, хто здобуває інформацію про неї з матеріалів прес-служби МВС. Або ж ті, кому програми ЗПТ не вигідні апріорі. Адже 1 наркоспоживач витрачає мінімум $7000 у рік на придбання нелегальних наркотиків. Тобто лише за один рік учасники ЗПТ не додали наркоринку $35 млн.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ

Депресія небезпечніша астми?

Депресію прийнято ігнорувати, списуючи тривожні симптоми на погоду та життєві труднощі. Однак, за результатами останніх досліджень, депресія — дуже серйозний удар по здоров'ю. Серйозніший, ніж ангіна, артрит, діабет і навіть астма.



Фахівці Всесвітньої організації охорони здоров'я порівняли симптоми депресії з симптомами чотирьох інших хронічних захворювань. Групі пацієнтів (240 000 осіб із 60 країн) запропонували описати свої відчуття за низкою параметрів. Таким чином учені дізналися, наскільки хвороби знижують здатність запам'ятовувати й обробляти інформацію, орієнтуватися в просторі, працювати, розв'язувати побутові питання. Як виявилося, найсерйозніший удар по життєдіяльності завдає саме депресія!

Окрім того, у чверті опитаних депресія поєднувалася з однією з чотирьох хвороб. Найнебезпечнішим є поєднання депресія-діабет, бо знижує продуктивність життя на 60%. Як заявив голова дослідницької групи Сомнат Четер'ї, отримані результати повинні змусити медиків приділяти такій небезпечній недузі, як депресія, більше уваги. Особливо під час лікування хронічних хворих.

А щоб запобігти депресії, особливо поширеної восени, вчені радять звернути увагу на харчування. Крім таких нешкідливих у помірних дозах ласощів, як шоколад і банани, природними антидепресантами є будь-які продукти, що містять вітамін D. А ось споживання чаю та кави медики, навпаки, радять знизити. Кофеїн створює додаткове навантаження на психіку в депресивний осінньо-зимовий сезон.

■ РЕЙТИНГИ

Лікарі назвали найкорисніші напої

Існують напої, як повідомляє med2.ru, які збагачують наш організм багатьма корисними речовинами.

Зелений чай. Цей напій знижує ризик виникнення остеопорозу, раку, серцево-судинних захворювань, захищає клітини від шкідливої дії та нейтралізує вільні радикали. У чаї також міститься фтор, який зміцнює кістки і благотворно впливає на зуби.

М`ятний чай допомагає впоратися з розладом шлунку, полегшує коліки, сприяє травленню, допомагаючи їжі рухатися через шлунково-кишковий тракт, знімає болі в м`язах і м`язову напругу.

Молоко засвоюється повільно, тому дозволяє відчувати ситість протягом певного часу. Кальцій міститься в молоці разом з вітаміном D, тому добре засвоюється. Більш того, кальцій допомагає клітинам спалювати жири, отже, молоко сприяє нормальному зниженню ваги.

Гарячий шоколад або какао покращують настрій і захищають від виникнення серцево-судинних захворювань.

Томатний сік захищає від багатьох форм раку, серцево-судинних захворювань. Журавлинний – запобігає захворюванню ясен, допомагає впоратися з інфекціями сечовивідних шляхів. Апельсиновий сік містить вітамін С, що підвищує імунітет, захищає від багатьох хвороб, серед яких катаракта, рак. Він – відмінне джерело фолієвої кислоти, необхідної для запобігання дефектам розвитку плоду.

Сторінку підготувала Оксана Уретій.

СТАТИСТИКА

Українці тепер купують менше їжі, але здоровішої

У 2010 році загальна кількість товарів у купівельному кошику українців зменшилася, зате він став здоровішим. Про це COMMENTS.UA розповіли виробники і ретейлери.

Так, за оцінками групи компаній Fozzy, упродовж усього 2010 року більшість покупців, як і раніше, продовжували уважно стежити за витратами на харчування. Загальна кількість товарів у кошику зменшилася – люди почали ретельніше ставитися до продуктів, які вони купують. "Ми зафіксували скорочення обсягу разової покупки за одночасного збільшення частоти візитів. Це означає, що навіть споживачі з невисоким рівнем доходу вважають за краще придбати сьогодні меншу кількість товару, але вищої якості. Водночас кількість грошей, які громадяни витрачали на їжу, залишилася тією ж або дещо збільшилася", – відзначає віце-президент з маркетингу Fozzy Group Михайло Дудник.

Інший момент, у 2010 році продовольчий кошик українців став здоровішим, частка товарів швидкого приготування і напівфабрикатів у ній суттєво скоротилася. Начальник відділу маркетингу ВАТ "Миронівський хлібопродукт" Валерія Очеретяна наводить приклад: торік із 40 новинок підприємства в категорії м'ясоковбасних виробів 38% припало на продукцію економічного сегменту, 45% – на середньоціновий і лише 17% – на ціновий сегмент вищого за середній і преміального. У міжпродуктових категоріях дешева риба – до 22 грн./кг (оселедець, мойва, кілька) – склала конкурентну курячим стегенцям і продуктам із замінників м`яса, збільшившись в обсягу споживання на 16%.

Хоча є декілька продуктових категорій, від яких українці не можуть відмовитися. Наприклад, дуже непогано почувається сало. За інформацією GFK Ukraine, тільки в першому півріччі 2010 року цього продукту було спожито на 14% більше, ніж за аналогічний період 2009-го. Динаміку зростання споживання компанія зафіксувала також у таких категоріях, як макаронні вироби, овочі і квас.

Виробники, які підхопили тренд "здорового способу життя" (або псевдоздорового), зуміли здобути з цього вигоду. Так, відносно нові для ринку України категорії – холодний чай та енергетики – впродовж 2010 року показали зростання на 12,3 і 21% відповідно. І це притому, що до продуктів першої необхідності (як, загалом, і здорового способу життя) вони жодним чином не належать. Зате пострраждали соки. "Торік їх споживання становило трохи більше 13 л, хоча в 2008 р. воно було на рівні 17 л на рік", – відзначає директор з маркетингу компанії "Сандора" Олена Стоянова.

Економічна ситуація, яка поліпшилася, повернула в раціон українців й інші не найкорисніші продукти. За словами керівника відділу дослідження смаків споживачів компанії "Крафт Фудз Україна" Антоніни Журавльової, криза найбільш негативно позначилася на так званих імпульсних групах товарів, таких як кава "3 в 1", жувальна гумка, шоколадні батончики. Падіння обсягів з даних категорій виявилося на рівні 10-15%, порівняно з 2008 роком. "Але нині ситуація змінилася. Якщо в першій половині 2010 року ми ще спостерігали падіння, то з осені почався приріст обсягів продажів", – розповідає експерт.

КОРИСНІ ПОРАДИ



Яблуко врятує від переїдання

З'їдаючи за 15 хв до обіду яблуко, людина споживає в середньому на 190 кілокалорій менше, ніж без яблука, довело нове дослідження американських учених.

Фахівці з Університету Пенсільванії (США) провели дослідження на тему впливу споживання яблук на засвоєння калорій.

59 чоловіків і жінок, чия маса тіла визначалася як "нормальна", щодня протягом п'яти тижнів снідали й обідали в лабораторії під наглядом учених. Перед обідом учасникам експерименту або нічого не давали, або пропонували півтора обчищених і нарізаних яблука (близько 125 кілокалорій) чи аналогічне за калорійністю яблучне пюре, яблучний сік із м'якоттю чи без м'якоті. Приблизно через 15 хв учасники їли калорійну страву.

У людей, які брали участь в експерименті і з'їдали звичайне яблуко, засвоювалося на 187 кілокалорій менше ніж у тих, хто вживав яблучне пюре, сік або взагалі нічого не їв. "Це свідчить про те, що вживання фруктів до їди — дуже добрий вихід у зниженні засвоєння калорій", – говорить науковий співробітник Університету Джулі Флад.

Професор дієтології Пенсільванського університету Барбара Роллс зазначає: ці відкриття підтверджують, що такі низькокалорійні страви, як суп, салат або фрукти, вжиті до початку основного прийому їжі, допомагають у тому, що ви їсте менше. "Ефект був би ще відчутнішим, якби ми не зчищали з яблук шкірку", – каже вона.

ВЧЕНІ СТВЕРДЖУЮТЬ

Сімейні сварки шкідливі для здоров'я

Учені-медики встановили, що сімейні сварки однаково негативно впливають як на чоловіків, так і на жінок, хоча жінки емоційніші та тяжче переносять стрес. На думку медиків, погані стосунки в шлюбі пов'язані з депресіями і низьким рівнем самооцінки.

Сімейні сварки на 34% збільшують ризик появи у людини серйозних захворювань, у тому числі смертельних. Серед захворювань, на які впливає стресовий характер стосунків між партнерами, – порушення кров'яного тиску, погіршення процесу зсідання крові, а також зниження імунітету та гормонального рівня, стверджують учені Університетського коледжу Лондона.

У 12-річному дослідженні взяли участь 8,5 тисячі службовців від 35 до 55 років, які на самому початку охарактеризували свої сімейні стосунки. До кінця дослідження майже 600 людей пережили серцевий напад. Крім того, серйозні сварки між подружжям призводять до хвороб незалежно від того, курить людина чи ні і яку вона має структуру тіла. При цьому дослідники підкреслюють, що, незважаючи на зроблені висновки, в цілому шлюб впливає позитивно на людину: одружені живуть зазвичай довше самотніх. Та під час розлучення людина на 50% збільшує ризик ослабити свій імунітет.

ПІДГОТОВКА ДО ЄВРО

НСК "Олімпійський" відкриє матч "Динамо" в єврокубках



Головну арену футбольного чемпіонату Європи-2012 – НСК "Олімпійський" в Києві відкриють в день двадцятої річниці Незалежності України. Відповідну пропозицію висловив Віце-прем'єр-міністр – Міністр інфраструктури України Борис Колесніков.

Про це повідомляє Проспорт.

Стадіон, що прийматиме вирішальний матч континентальної першості, планують презентувати урочистою театралізованою церемонією 24 серпня.

В той же час роботи з реконструкції об'єкта проходять згідно з затвердженим графіком, і вже до 1 липня будівництво київської арени буде завершено.

Як наголосив Борис Колесніков, перший футбольний матч на красені-стадіоні відбудеться у вересні за участі київського "Динамо" в рамках розіграшу Ліги чемпіонів або Ліги Європи.

У Донецьку закінчується спорудження будівлі нового аеропорту

У Донецьку вже до кінця 2011 року буде завершено усі роботи з підготовки до введення нового аеропорту в експлуатацію.

Про це "Укрінформу" повідомив начальник управління з підготовки міста до Євро-2012 Сергій Рєпін.

За його словами, завершується будівництво третього і четвертого поверхів, уже частково розпочато фасадні і покрівельні роботи.

За словами генерального підрядника, всі будівельні роботи будуть завершені, і аеропорт здадуть в експлуатацію наприкінці 2011 року.

Крім того, у травні запланована сертифікація штучної злітно-посадкової смуги, зараз там йде монтаж устаткування.

Третім об'єктом комплексу є аеродиспетчерська вежа, будівництво якої зараз виконано на 65% і планується завершити в 3-4 кварталі.

Матчі Євро-2012 транслюватиме "Перший національний"

Керівництво державного каналу заявляє, що в Україні ніхто, окрім "Першого національного", не показуватиме матчі чемпіонату Європи.

Національна телекомпанія України є володарем ексклюзивних прав на показ матчів фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року.

Про це повідомив заступник генерального директора НТКУ Михайло Метревелі.

– "Перший національний" отримав ексклюзивні права на трансляцію Євро-2012.

Окрім нас таких прав ніхто не має, тож не показуватиме матчі чемпіонату", – сказав він.

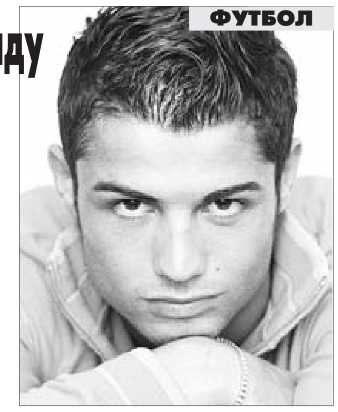
За його словами, відповідну угоду з УЄФА "Перший національний" підписав в 2009-му році.

Варто зазначити, що "Перший національний" мав ексклюзивні права і на показ матчів минулого чемпіонату світу з футболу у ПАР, але продавав субліцензію на низку матчів, і їх транслював інший канал.

Тепер же керівництво НТКУ від такої перспективи, начебто, відмовляється. Натомість планує розгорнути широку рекламну кампанію Євро-2012 на своєму каналі.

ФУТБОЛ

Найбільше серед футболістів заробив Роналду



$12 млн. – саме стільки за рік заробив своїми виступами на футбольному полі португальський нападник "Реала" Кріштіану Роналду, – інформує сайт sport.tochka.net.

Він на півмільйона "переплюнув" форварда "Манчестера" Вейна Руні і на один мільйон – гравця "Барселони" Лионеля Мессі, який замкнув почесну трійку.

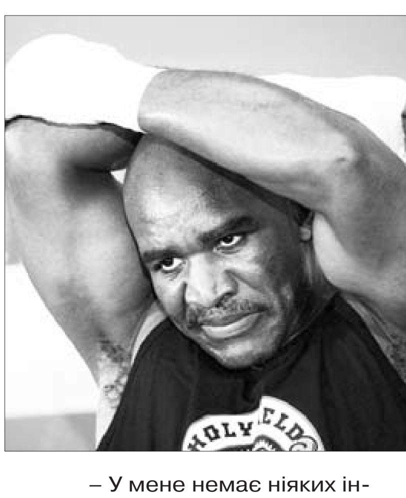
Але це тільки зарплата футболістів. Не менші суми вони отримують від спонсорських контрактів.

За цим показником вже багато років лідером серед футболістів є Девід Бекхем.

БОКС

Холіфілд хоче побити Кличка або Хея

48-річний Евандер Холіфілд, який був абсолютним чемпіоном світу в двох вагових категоріях, сподівається, що незабаром один з чемпіонів світу у суперважкій вазі дасть йому шанс на завоювання титулу.



– Клички володіють титулами, і Девід Хей володіє титулом, тому я маю зустрітися саме з ними, – заявив Холіфілд. – Я лише сподіваюся на те, що вони дадуть мені шанс.

За словами Холіфілда, йому все одно з ким – братами Кличками чи Хеєм битися за їх пояси.

– У мене немає ніяких індивідуальних побажань. Моя мета – просто знову завоювати звання чемпіона світу в суперважкій вазі, тому всі титули, які є, мені цікаві, – сказав Холіфілд.

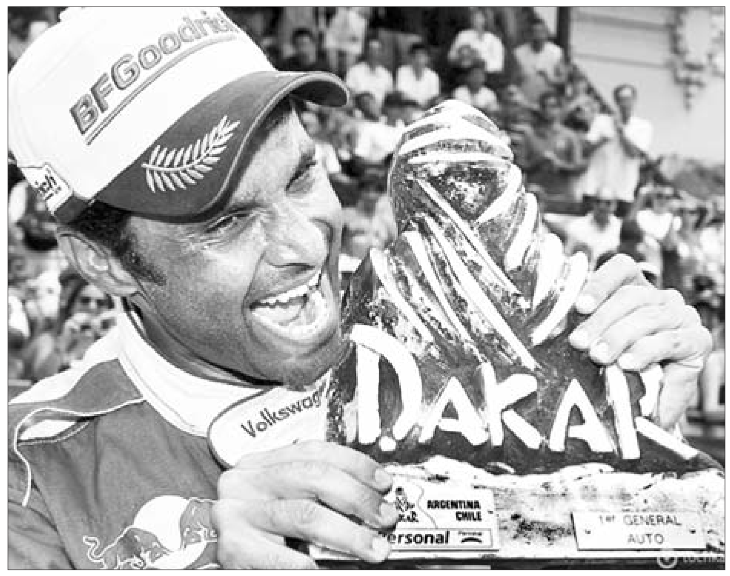
Причому, за словами ветерана, у якого 11 дітей, він повернувся у великий бокс в першу чергу заради нових перемог, а не грошей, як подейкують деякі оглядачі.

22 січня Холіфілд проведе поєдинок проти Шермана Вільямса, в якому екс-чемпіон налаштований тільки на перемогу.

– Якщо я виграю нокаутом, це буде чудово, але я не намагаюся справити враження, – сказав Холіфілд. – Я лише хочу вийти на ринг і довести, що і в 48 років я можу перемагати".

АВТОСПОРТ

Хет-трик Volkswagen і "покер" КамАЗ-івців



Тридцять третій Дакар, який третій раз проводився на території Південної Америки, завершився очікувано: хет-триком заводської команди Volkswagen в заліку легкових машин. Свою десяту перемогу завоювала команда КамАЗ – Мастер в заліку вантажівок, відмітивши її "покером" – чотирма першими місцями.

Вперше в історії легендарного марафонського ралі-рейду перемогу здобув араб. Нассер Аль-Аттія з Катару впритул підійшов до перемоги ще минулого року, проте тоді удача посміхнулась його колезі по фольсвагенівській команді Карлосу Сайнсу. А 2011 року більше пощастило саме Нассеру. "Іспанський Матадор" Сайнс і цього разу впевнено рухався до перемоги, проте руйнування ходової частини його Volkswagen "Race Touareg 3" завадили захисту титулу, незважаючи на виграні 7 перемог з 13 спецділянок. В загальному заліку його зміг обійти ще один партнер, Жиньель де Віллерс, який вигравав у 2009 році. Всі три гонщики, які приносили Фольксвагену золотих берберів, є представниками різних континентів.

Не зміг виконати програму–мінімум дев'ятиразовий підкорювач класичного африканського Дакару, лідер команди BMW X-Raid, Стефан Петрансель. Постійні проблеми з проколами, які могли мати місце через невірно обраний тиск в колесах, хронічні перегріви силової установки коштували досвідченому французу можливості побоexoтись за золото бербера.

Встановлено кілька рекордів в заліку вантажних автомобілів. Заводська команда КамАЗ – Майстер зайняла перші чотири місця в підсумку. А лідер колективу, Володимир Чагін, виборов вже сьому перемогу. За цим показником російський гонщик став одноосібним рекордсменом, обійшовши чеха Карела Лопрайса з шістьма перемогами. За кількістю виграних спецділянок Чагін взагалі є абсолютним рекордсменом серед тих гонщиків, що будь-коли брали участь в престижному марафоні. Цього року він довів кількість перемог на етапах до 63! На другій позиції фінішував Фірдаус Кабіров, чий екіпаж тривалий час йшов лідером, проте в другій половині марафону згаяв достатньо багато часу. На третій сходинці опинився екіпаж під керуванням колишнього механіка Чагіна Едуарда Ніколаєва. Старт його кар'єри в ролі гонщика вийшов стрімким, адже минулого року Ніколаєв спромігся виграти марафонський рейд "Шовковий шлях".

Найжорсткіша боротьба розгорнулась на завершальних ділянках між Ільгізаром Мардєєвим та Францом Ехтером на машині MAN "TGS". Протягом останньої спецділянки здавалось, що Ехтер зможе випередити росіянина, проте буквально перед самим фінішем Мардєєв зміг надолужити "забраклу" хвилину і опинився на четвертому місці, випередивши конкурента на 42 секунди після 9000 кілометрів. Варто зазначити, що більшість сильних суперників не змогла дістатись фінішу, адже сам факт подолання всього маршруту – це вже неабияке досягнення. На Дакарі-2011 фінішу дістались менше половини від початкової кількості учасників (430 екіпажів).

Вперше в історії наймасштабнішого ралі планети фінішувала команда з України.

Команда "SIXT UKRAINE" чотири роки брала участь у цьому престижному марафоні і тільки в цьому році пройшла всі спецділянки.

Наш екіпаж на чолі з Вадимом Нестерчуком посів в генеральній класифікації легкових машин 35-е місце.

Окремо відзначимо, що ралі-рейд Дакар продовжує стягувати свою страшну данину. Його шестидесятою жертвою став 42-річний торговець з аргентинського села, машина якого зіткнулась з одним з екіпажів.

Що стосується майбутнього Дакару, то він, скоріш за все, знову пройде на американському континенті, де рекламна віддача від участі в рази вища, ніж у традиційних змаганнях в Африці.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається на громадських засадах.
Інформаційна підтримка: "Військо України", "Авиация и время".
Перший редактор Сергій Свенцицький.

Верстка та дизайн: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Редагування: О. Уретій.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96,
8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ukr.net

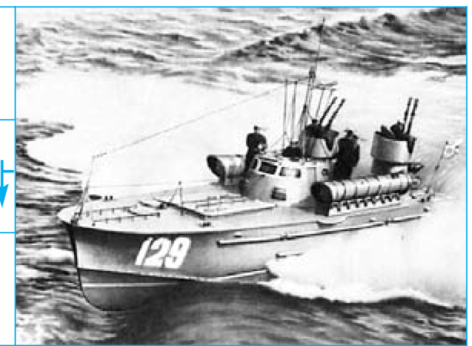
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед". м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97
Тираж – 1050 прим. Зам. № 112202
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ

СКАНВОРД



Гра слів

Найпростіша одноклітинна тварина



Міра земельної площі

Марка німецького літака 40-их рр.

Рослина, лікарська та олійна культура

Український письменник

Американська актриса

Австралійський страус

Український художник

Розмінна монета в Лаосі

Марка вертольоту

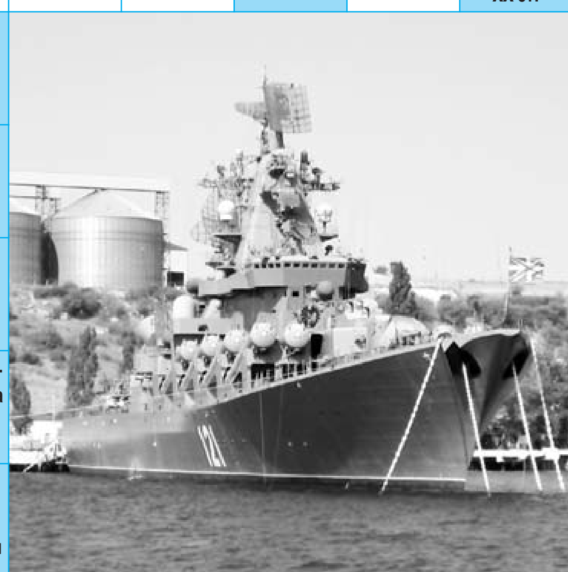
Одиниця маси

Німецька розвідка у 20-40-і роки ХХ ст.

Представник північної народності

Англійська порода курей

Почуття тривоги, розпачу



Пальмова горілка

Марка літака

Городня рослина

Відома у ХХ ст. ясновидиця

Заложник

Одне з Великих озер

Іновірець для мусульманина

Російська співачка

Видатний іспанський художник

Міф. чудовисько зі стома змінними головами

Патрон

Спортивний клуб

Радянський автомат

Нац. управління США з аеронавтики

Столиця європейської держави

Касіус Клей

Радянський ЗРК

Зрошувальний канал у Сер.Азії

Мавпа роду павіанів

Майстер повітряного бою

Різновид списа

Жіноче ім'я

Російська поп-зірка

Міцний напій з тростинного цукру

Радянський дитячий письменник

Мис на півдні Франції

Робоча шлюпка

Російська актриса

Велика жуйна рогата тварина

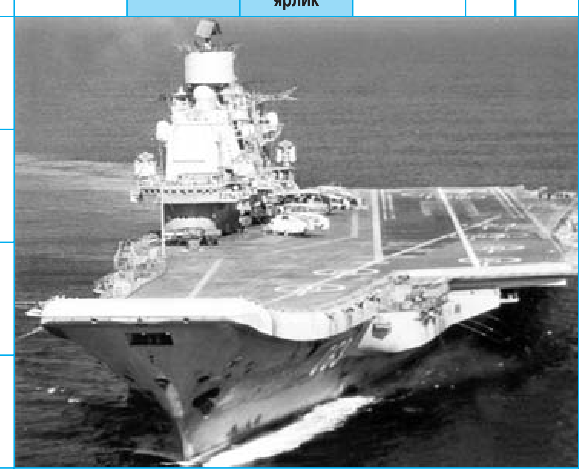
Народна назва пеларгонії

Азійська країна, територія Китаю

Художньо оформлений авторський ярлик



Індійське філософське вчення



Американський художник

Рогата жуйна тварина

Одне з п'яти чуттів

Дикий африканський кінь

Розпорядження військового начальника

Річка у В'єтнамі

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В №1-2



АВТОДРОМ

Дебютував седан Grandeur нового покоління



13 січня у Південній Кореї відбулася презентація седана Hyundai Grandeur нового покоління. До інших країн поставки автомобіля почнуться вже наступного року. Габаритна довжина новинки складає 4910 міліметрів, ширина – 1860 міліметрів, висота – 1470 міліметрів, а розмір колісної бази – 2845 міліметрів (на 65 міліметрів більше в порівнянні з автівкою попереднього покоління).

У Південній Кореї седан Hyundai Grandeur пропонуватиметься з трилітровим двигуном сімейства Lambda II, оснащеним безпосереднім упорскуванням пального, а також з 2,4-літровим агрегатом Theta II. Потужність першого з них складає 270 кінських сил (310 Нм), а другого – 201 кінську силу (250 Нм).

До стандартного обладнання Grandeur входить дев'ять подушок безпеки, включаючи подушку для захисту колін водія. Також для автомобіля доступна система напівавтоматичного паркування й адаптивний круїз-контроль, що автоматично підтримує дистанцію до автомобіля, що рухається попереду, і здатний у разі потреби сповільнити седан аж до повної зупинки. Крім того, Grandeur оснащений системою, що дозволяє власнику контролювати стан машини за допомогою мобільного телефона. У Південній Кореї ціни на новинку починаються з 27,9 тисячі доларів США. У компанії планують продавати по 100 тисяч седанів Grandeur щорічно: 80 тисяч машин на місцевому ринку і по 20 тисяч – в інших країнах.

Служба інформації "КУ".